

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA**

CRISTIANA MARTIN

**As praças sob a praça:
Usos concebidos, percebidos e vividos da Estação Sé do Metrô de
São Paulo**

Versão Corrigida

São Paulo
2019

CRISTIANA MARTIN

**As praças sob a praça:
Usos concebidos, percebidos e vividos da Estação Sé do Metrô de
São Paulo**

Versão Corrigida

Dissertação apresentada à
Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade
de São Paulo para obtenção de título
de Mestre em Ciências

Área de Concentração: Sociologia

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Fraya
Frehse

São Paulo

2019

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

M379p Martin, Cristiana
As praças sob a praça: Usos concebidos, percebidos e vividos da Estação Sé do Metrô de São Paulo / Cristiana Martin ; orientadora Fraya Frehse. - São Paulo, 2019.
195 f.

Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Sociologia. Área de concentração: Sociologia.

1. Metrô. 2. São Paulo. 3. Estação. 4. Produção do espaço. 5. Usos do espaço. I. Frehse, Fraya , orient. II. Título.

ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE**Termo de Ciência e Concordância do(a) orientador(a)**

Nome do(a) aluno(a): Cristiana Martin

Data da defesa: 30/03/2020

Nome do Prof(a). orientador(a): Fraya Frehse

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 29/05/2020



Assinatura da orientadora

MARTIN, Cristiana. **As praças sob a praça: Usos concebidos, percebidos e vividos da Estação Sé do Metrô de São Paulo**. 2019. 195p. Dissertação (Mestrado em Sociologia) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

Aprovada em:

Banca Examinadora

Prof. Dr.: _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Prof. Dr.: _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Prof. Dr.: _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Aos meus avós,

Hortência (in memoriam),

José (in memoriam),

Cida (in memoriam) e

Pedro (in memoriam),

que pouco puderam estudar e muito me ensinaram,

dedico este trabalho com amor e saudade.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais, Ivone e Marcos Antonio, e à minha irmã Juliana, cujo carinho, amor e apoio incondicionais são um dos maiores tesouros de minha vida. Agradeço por terem feito de tudo para que eu sempre tivesse acesso à melhor educação possível e conseguisse vencer tantos desafios, pequenos ou grandes. O que fizeram e fazem por mim desde a infância repercute e repercutirá por toda a vida.

Agradeço à avó Cida pela sua infindável e amável paciência em me fazer silenciosa companhia por tantas tardes de estudo na infância. Sua paciência me ensinou a ser persistente. Ao avô Pedro por me ensinar a trabalhar com as mãos, com calma e com carinho. À avó Hortência, agradeço o amor que sinto, apesar de nosso desencontro. Ao avô José agradeço o carinho e amor expressos em tantos olhares que trocamos ao longo dos poucos anos de nossa convivência.

Às amadas tias Adalgisa e Arlete e aos amados primos Ana Vera e Ricardo, cujas casas são, para mim, extensão da minha própria, agradeço por torcerem incessantemente por cada passo que dou e por comemorarem junto cada conquista.

Ao Caio, em quem encontrei amor e companheirismo, além do privilégio de poucos pós-graduandos de ter um interlocutor diário para trocar ideias, ajudar a pensar junto e apoiar o enfrentamento dos desafios dessa jornada que dividimos. Por todos os dias, por tudo, muito obrigada.

Agradeço às amigas Letícia, Luciana e Laura pela cumplicidade. Torcemos uma pela outra, somos as irmãs que a vida nos deu. Seguiremos vibrando por todas as conquistas de cada uma de nós e nos confortando e fortalecendo, a cada dificuldade que surgir.

Agradeço também às amigas Manuela e Morgane, presentes que a graduação em Ciências Sociais meu deu e com quem divido as risadas mais altas e mais descompromissadas.

Sou grata pela vibração, desde o momento da aprovação no processo de seleção para o mestrado, e pelo apoio, sempre, dos colegas e amigos feitos na Plan Avaliação: João Martinho, Veridiana Mansour Mendes, Liora Mandelbaum, Peter Smith, Fernando Gonçalves, Ana Paula Simioni, Laís Faleiros, Pauline Mauclet e Rafaela Antoniazzi. Agradeço em especial a Fabrizio Cardoso Rigout e Camilla Cirillo pela compreensão em momentos difíceis dessa jornada e por flexibilizarem horários

e responsabilidades tanto quanto possível, para que eu pudesse conciliar ao máximo as atividades profissionais com as acadêmicas.

Agradeço às professoras Fabiana Scoleso, Marisa do Espírito Santo Borin e Matilde Maria de Almeida Mello pela importância que tiveram, cada uma a seu momento, para o ingresso nas Ciências Sociais e ao longo da graduação, possibilitando que eu chegasse, hoje, a concluir esta dissertação de mestrado.

Sou grata pela orientação atenta, cuidadosa e inspiradora da Professora Fraya Frehse, que permitiu que minha pesquisa fosse realizada com liberdade, preservando meus interesses empíricos e teóricos, enquanto me guiou, em todos os aspectos, para que eu realizasse minhas próprias descobertas.

Agradeço à Universidade de São Paulo, universidade pública, gratuita e laica, que oferece a tantos a oportunidade de se emanciparem por meio da educação e da ciência. Agradeço em especial à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, onde encontrei uma sociologia com a qual me identifico.

Aos colegas do Núcleo de Estudos e Pesquisas em Sociologia do Espaço e do Tempo (NEPSESTE) Anna Hartmann, Caio Moraes Reis, Danilo Mendes Piaia, Edgar Maturana, Jéssica Futema, José Victor Ferro, Laura Leal, Martha Hitner e Sasha Cruz, agradeço por dividirem comigo e tornarem mais feliz a encantadora e trabalhosa experiência de aprofundar os estudos.

À amiga e arquiteta Luciana Kliemann agradeço por ceder seu tempo e habilidade na elaboração dos croquis da estação Sé, tão importantes para esta dissertação.

Agradeço, por fim, a fundamental assistência que me ofereceram os funcionários Edson Luiz Fogo e Rafael Eduardo R. Da Silva, assistentes administrativos na Coordenadoria de Patrimônio Documental do Metrô de São Paulo, que compreende a Biblioteca “Neli Siqueira” e o Centro de Memória do Metrô de São Paulo. Agradeço também a solicitude dos funcionários do Serviço de Informações ao Cidadão (SIC), dos funcionários do Departamento Comercial e aos funcionários do Departamento de Relacionamento com o Usuário na Gerência de Operações do Metrô de São Paulo, especialmente a Denise Daoud, Ana Grieco e Marcos Borges. Agradeço também ao funcionário do Departamento de Arquitetura Benê Souza e ao ex-funcionário Edgard El-Khoury pela gentileza de conversas sobre o muito que sabem a respeito da arquitetura de estações de metrô.

Parte substancial da pesquisa que originou esta dissertação foi possível por todos esses funcionários terem aceito ajudar uma pesquisadora como eu. Agradeço aqui publicamente a eles na esperança de que concedam a todos os pesquisadores que os procurarem a mesma atenção que eu obtive.

MARTIN, Cristiana. **As praças sob a praça: Usos concebidos, percebidos e vividos da Estação Sé do Metrô de São Paulo**. 2019. 195p. Dissertação (Mestrado em Sociologia) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

RESUMO

Tendo em conta que infraestruturas de mobilidade urbana há muito extrapolam sua função de locais para embarque e desembarque de meios específicos de transporte público, é discussão frequente nos estudos urbanos como se dão outros usos de estações de trem e metrô, terminais de ônibus, aeroportos, etc. Aqui, concentro-me nos usos da Estação Sé do Metrô de São Paulo entre os anos de 2017 e 2019 para entender como a referida estação é usada no dia a dia por frequentadores que denomino *não-passageiros*, pois habitualmente frequentam a estação para fins outros que o de ser passageiro de metrô. Para explicar os usos desse espaço, recorro a um referencial teórico que define usos relativos a espaços como padrões de comportamento corporal e de interação social (FREHSE, [2009] 2017). Quanto ao espaço, é Henri Lefebvre ([1974] 2000) que me permite apreender o espaço socialmente produzido da estação em seus três momentos dialéticos: o espaço concebido (racional e tecnicamente por arquitetos e engenheiros), percebido (sensorial e corporalmente) e vivido (simbolicamente através de imagens). A tríade de Lefebvre orienta as técnicas de pesquisa aqui empregadas e também a divisão de capítulos desta dissertação. Para apreender o “concebido” a pesquisa documental é mister, e contemplei documentos de uso interno do Metrô de São Paulo sobre os projetos e o planejamento da construção da estação, bem como os que refletem sobre como a estação foi concebida durante o período abarcado pela pesquisa que embasa esta dissertação. O “percebido” foi apreendido por meio de observação direta dos não-passageiros, seguida de registro gráfico com desenhos da disposição física de seus corpos. Para o “vivido”, observação participante e entrevistas semiestruturadas revelaram, da perspectiva de não-passageiros e de funcionários da estação, os símbolos e imagens relacionados ao espaço e aos usos que os não-passageiros fazem da estação. A partir de características comuns que pude identificar nos usos revelados pela análise respectivamente do espaço concebido, percebido e vivido, foi possível verificar que a estação Sé é usada pelos não-passageiros investigados como uma praça pública.

Palavras-chave: Metrô. São Paulo. Estação. Produção do Espaço. Usos do espaço.

MARTIN, Cristiana. **The squares under the square: The conceived, perceived and lived uses of the Sé Subway Station in São Paulo.** 2019. 195p. Dissertação (Mestrado em Sociologia) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

ABSTRACT

This qualitative study addresses the uses of infrastructures of urban mobility in the contemporary world — which comprises the uses of airports, bus terminals, train stations, subway stations, etc. Considering that urban mobility infrastructures have long extrapolated their primary function of hosting transit uses, there are recurrent discussions in the social sciences/urban studies on what happens in airports, stations and terminals beyond boarding; to put it shortly, on the non-transit uses of these infrastructures of urban mobility. Here I focus on the non-transit uses of the biggest subway station in downtown São Paulo, the so-called Sé Metro Station, between 2017 and 2019 in order to depict which non-transit uses are made of this station by users whom I term *non-passengers*, given that they usually use the station for purposes other than being subway passengers. In order to explain the uses of this space, I assume them as patterns of body behavior and of social interaction (FREHSE, [2009] 2017). As for space, the crucial theoretical framework stems from Henri Lefebvre's ([1974] 2000) production of space and its three dialectical moments: the so-called “conceived space” (by architects and engineers in rational and technical terms), “perceived space” (in sensitive and bodily terms) and the “lived” one (in symbolic terms via images). This spatial triad also oriented the research techniques that were employed in order to analytically identify the uses regarding conceived, perceived and lived space. As for the first moment, I accomplished documentary research in old and more recent architectural projects in order to depict representations of the station by architects and engineers. Regarding perceived space, I made use of direct observation and of drawings of the non-passengers' bodily dispositions. In turn, participant observation and semi-structured interviews helped me to disclose the “lived” station. Based on the common traits regarding the uses of space that were disclosed by means of an analysis respectively of the conceived, perceived and lived space of the Sé Station, it was possible to recognize that this infrastructure of urban mobility is used by the examined non-passengers like a public square.

Keywords: Subway. São Paulo. Station. Production of space. Uses of space.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Croqui do mezanino da estação Sé com indicações das escadas de acesso às plataformas.....	68
Figura 2: Sobreposição do mezanino no pavimento da Linha Vermelha, na plataforma de embarque para Corinthians/Itaquera.....	68
Figura 3: Croqui do mezanino da estação Sé do Metrô de São Paulo com indicações da área paga e da área não-paga.....	70
Figura 4: Acessos no pavimento P4.....	71
Figura 5: Fenda trapezoidal a leste da estação Sé do Metrô de São Paulo em 1979	79
Figura 6: Detalhe da fenda trapezoidal com a Catedral da Sé ao fundo, vistas do banco de concreto na área livre do mezanino	80
Figura 7: Detalhe da claraboia no canto superior esquerdo, vista do mezanino	80
Figura 8: Claraboia vista do pavimento da Linha Azul, o mais profundo da estação	81
Figura 9: Sinalização “Evite Acidentes – Escada Fixa” (2019)	89
Figura 10: Sinalização “Evite acidentes – Escada rolante” (2019).....	90
Figura 11: Sinalização “Evite acidentes – Plataforma” (2019)	90
Figura 12: Sinalização “Evite acidentes – Trem” (2019).....	91
Figura 13: Painel intitulado Metrô Boa Viagem, seção de Segurança Operacional..	92
Figura 14: Painel intitulado Metrô Boa Viagem, seção Segurança Pública.	92
Figura 15: P4, disposição das obras de arte.....	96
Figura 16: Mezanino, disposição das obras de arte.....	96
Figura 17: Linha Vermelha, disposição das obras de arte	97
Figura 18: Localização dos pontos de exploração ocupados no mezanino em dezembro de 2017	103
Figura 19: Localização dos pontos de exploração comercial ocupados no P4 em dezembro de 2017	104
Figura 20: Exploração comercial concebida por JCDecaux (2019)	106
Figura 21: Ilustração das regiões da Estação Sé - Mezanino.....	112
Figura 22: Ilustração das regiões da Estação Sé - P4.	112
Figura 23: Regiões e enumeração de pilares do mezanino.....	113

Figura 24: Ordenamento de pilares e localização de não-passageiros na região do fluxo de passageiros anterior aos bloqueios.....	118
Figura 25: Indicação de trajetos de não-passageiros na região do banco.....	120
Figura 26: Bernardo sendo abordado por outro senhor que perguntava se podiam ler o jornal.....	122
Figura 27: Turma do Jaime em interação focada e corporalmente expressiva	124
Figura 28: Não-passageiro acessando o jardim para urinar próximo ao elevador..	127
Figura 29: Pedinte percorrendo os não-passageiros que estão no banco.....	130
Figura 30: Localização de não-passageiros nas regiões do banco e do fluxo de passageiros na área não-paga do mezanino	131
Figura 31: Homens conversando próximos ao acesso para a Praça da Sé	134
Figura 32: Localização do leitor e minha, dos seguranças e dos homens observados	135
Figura 33: Dois homens conversam enquanto sentados e recostados na mureta que contorna as escadas rolantes do P4.	136
Figura 34: Representação da feira do rolo acontecendo no P4 em função da chuva	138
Figura 35: Exemplos (1-6) da disposição e das posições dos corpos na região do Wi-Fi.	144
Figura 36 : Exemplos (7-14) da disposição e das posições dos corpos na região do Wi-Fi.	144
Figura 37: Banco “de praça” da estação Sé gradeado.	178
Figura 38: Disposição de grades no mezanino (maio/2019).....	179
Figura 39: Disposição de grades no P4 (maio/2019).....	179

LISTA DE SIGLAS

AEAMESP	Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Metrô de São Paulo
CAU	Carta de Autorização de Uso
CNT	Confederação Nacional de Transportes
CSEP	Comité de Sociologie et Politique
HMD	Hochtief Montreal Deconsult
LASSAU	Laboratoire des Sciences Sociales Appliquées à l'Urbain
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens
REBRAND	Regulamento para o licenciamento e exploração da marca Metrô de propriedade da Companhia do Metrô, mediante credenciamento
RECEMPE	Regulamento para exploração de áreas de propriedade da Companhia do Metrô destinadas à realização de ações promocionais comerciais e de serviços mediante credenciamento
REMÍDIA	Regulamento para exploração de mídias em áreas e equipamentos de propriedade da Companhia do Metrô, destinadas à realização de ações publicitárias mediante credenciamento
RTTS	Regulamento de Transportes, Tráfego e Segurança da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô
SSO	Sala de Supervisão Operacional
VLT	Veículo leve sobre trilhos

SUMÁRIO

PREÂMBULO.....	1
INTRODUÇÃO: A estação Sé para além do embarque e do desembarque.....	4
PARTE I: Estudando usos de infraestruturas de mobilidade urbana.....	26
CAPÍTULO 1: Usos de estações de metrô no Brasil.....	27
CAPÍTULO 2: Usos de estações de trem e metrô na França.....	47
PARTE II: Usos da estação Sé.....	61
CAPÍTULO 3: Usos concebidos.....	62
CAPÍTULO 4: Usos percebidos.....	110
CAPÍTULO 5: Usos vividos.....	158
CONSIDERAÇÕES FINAIS: As praças sob a Praça da Sé.....	173
ACERVOS.....	181
FONTES.....	182
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	184
ANEXOS.....	190

PREÂMBULO

Uma motivação pessoal

Estudar uma estação de metrô foi a oportunidade que consegui criar para mim mesma a fim de poder passar tempo observando o que acontece em uma infraestrutura de mobilidade urbana. Desde pequena fascinada por meios de transporte e suas infraestruturas, visitei frequentemente, na companhia de meus pais e irmã, rodoviárias e aeroportos a fim de tomar ônibus ou aviões para algumas viagens de férias em família. O movimento desses lugares, a organização para que cada um tomasse o destino correto na plataforma ou portão de embarque corretos e no horário previsto: tudo parecia funcionar perfeitamente aos meus olhos, que viam beleza nesse movimento.

Ao mesmo tempo, para além do transporte, chamavam a minha atenção as pessoas que aparentemente *não* estavam ali para viajar, isto é, não estavam aguardando o horário de embarcar ou, ainda, aguardando alguém que estaria para chegar de uma viagem. O que essas pessoas estavam fazendo? iam mesmo embarcar? Ou não? Por que ficar ali? Como cada um empregava o tempo nesses lugares parecia uma pergunta impossível de ser respondida. Eu teria que perguntar a cada um para saciar minha curiosidade? Independentemente do que estavam de fato fazendo, me transmitiam a sensação de que aqueles lugares eram simplesmente “bons para ficar”, para além do que isso realmente significasse para mim ou para essas pessoas. Mas será que não faria sentido estar ali só nos casos de uma viagem ou de aguardar um viajante?

Visitando esses lugares apenas em ocasiões de viagens, a vontade que tinha era de poder ir a um deles como se vai a tantos outros apenas para *passar*. Eu simplesmente sabia que poderia passar horas ali, hipnotizada pelo vaivém e por tudo mais que haveria para descobrir em cada cantinho desses lugares. Assim foi, para mim, redescobrir a Estação Sé do Metrô de São Paulo no âmbito da pesquisa que originou esta dissertação. Eu fora frequentadora do local antes, só que até então nunca me dera o direito de ali permanecer fisicamente por horas a fim de me debruçar, justamente, sobre as perguntas acima.

Não é infrequente que pesquisas acadêmicas tenham, além de motivações científicas, motivações pessoais ou uma “dimensão pessoal”, como indicou Maria

Isaura Pereira de Queiroz (1992). O que me moveu pessoalmente até aqui foi esse fascínio inexplicável por tais lugares, combinado com a possibilidade de poder também fazer um pouco do que tanto me intrigava: ficar ali. Até hoje, depois de tantos meses de pesquisa de campo na popularmente chamada estação Sé, e de já ter visitado tantas outras estações metroviárias, rodoviárias e aeroportos pelo mundo, ainda não descobri o que *exatamente* me atrai nisso tudo. No entanto, talvez seja justamente esse mistério que mantenha meu interesse por esses lugares.

O porquê de Henri Lefebvre

Outro lado do fascínio em relação a infraestruturas de mobilidade urbana, especialmente estações de metrô, sempre residiu no ambiente construído desses lugares. Se apenas à época do ingresso na graduação em Ciências Sociais percebi a arquitetura e o planejamento urbano como áreas de interesse geral meu, desde sempre a arquitetura desses lugares me chamou a atenção.

Mas como estudá-la, talvez mesmo que minimamente sob o olhar eminentemente sociológico em que venho me aprimorando desde a graduação em Ciências Sociais? A reflexão de Henri Lefebvre ([1974] 2000, pp. 48-51) sobre o “espaço concebido” já antes do ingresso no mestrado se anunciou como um caminho. Desvendar ao menos parte das representações do espaço elaboradas por arquitetos, urbanistas e tecnocratas era, a meu ver, obrigatório para entender mais sobre o que se passava nesses lugares ou o que fazia deles locais de interesse para os que não eram passageiros ou que esperavam por passageiros.

E como, ademais, estudar “o que se passava” nesses lugares? Lefebvre mais uma vez se apresentou como possibilidade. O espaço, afinal, é também “percebido” corporalmente e “vivido” simbolicamente (LEFEBVRE, [1974] 2000, pp. 48-51; cf. também FREHSE, 2017, pp. 364-392). Adotar esse prisma metodológico permitiria que eu observasse e investigasse aquilo que Fraya Frehse chama de regras de comportamento corporal, isto é, “modos – maussianos – de servir-se do próprio corpo, ou seja, ‘técnicas corporais’, que transcorrem em ritmos – lefebvrianos – específicos” (FREHSE, [2008b] 2017, p. 62); só que relacionando tais regularidades simbólicas aos usuários da arquitetura da estação Sé. Ao mesmo tempo, eu teria que estabelecer contato verbal com os frequentadores do espaço que me despertavam interesse para, afinal, saber o que a sua arquitetura significava para eles. Será que seria um “bom

lugar para ficar” ou passear, como era para mim? E o que “bom” significava para eles, enfim?

Apreendendo o espaço da estação como concebido, vivido e percebido simultânea e indissociavelmente, no âmbito desta dissertação, consegui chegar o mais perto possível de saciar ao menos parte de minhas inquietações pessoais em relação a uma infraestrutura de mobilidade urbana.

Ainda são muitas as perguntas que me assaltam a respeito desses lugares. Esta dissertação responde algumas delas.

INTRODUÇÃO

A estação Sé para além do embarque e do desembarque

Em 2016, das 22 regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento brasileiras com mais de um milhão de habitantes¹, 13 dispunham de transporte ferroviário urbano de passageiros. Dessas 13, apenas 7 contavam com transporte metroviário: São Paulo, Rio de Janeiro, Fortaleza, Distrito Federal, Salvador, Recife, Belo Horizonte (CNT, 2016, pp. 34-35). É possível observar na Tabela 1 abaixo um breve panorama das malhas metroviárias destas cidades. Nota-se a disparidade de tamanho da malha paulista para as demais, em todos os aspectos considerados. É a mais antiga, com maior número de linhas e estações, além da maior extensão de trilhos e média de passageiros em trânsito em dias úteis:

Cidade	Ano do Início da Operação	Transporte	Ano de referência dos dados	Nº de Linhas	Nº de Estações	Extensão (km)	Média Passageiros/dia útil
São Paulo ⁽¹⁾	1974	Metrô	2019	6	89	101,1	5.000.000
Rio de Janeiro ⁽²⁾	1979	Metrô	2019	3	41	58	60.000
Fortaleza ⁽³⁾	1997	Metrô/VLT	2018	3	39	56,8	126.000
Distrito Federal ⁽⁴⁾	2001	Metrô	2016	2	24	39,1	144.000
Salvador ⁽⁴⁾	2014	Metrô	2016	1	8	11,3	12.200
Recife (Região Metropolitana) ⁽⁴⁾	1985	Metrô	2016	3	36	71,4	367.000
Belo Horizonte ⁽⁴⁾	1986	Metrô	2016	1	19	28,1	202.200

Tabela 1: Panorama das dimensões dos sistemas metroviários brasileiros
Fontes: (1) Metrô São Paulo, (2) Metrô Rio, (3) Metrô For, (4) CNT. Acesso em 22.04.2020

Transporte ferroviário e metroviário se assemelham na capacidade de transporte de passageiros por linhas: entre 40.000 e 80.000 passageiros podem ser transportados por sentido, por hora (CNT, 2016, p. 15); mas diferem-se, principalmente quanto às distâncias entre estações. Enquanto as distâncias médias entre estações de metrô podem variar de 700 metros a 1.200 metros; as distâncias médias entre estações de trem podem ir de 1.500 metros a 2.500 metros (CNT, 2016, p. 14).

¹ São Paulo (SP), Rio de Janeiro (RJ), Belo Horizonte (MG), Porto Alegre (RS), Distrito Federal e Entorno (DF/GO/MG), Fortaleza (CE), Salvador (BA), Recife (PE), Curitiba (PR), Campinas (SP), Manaus (AM), Goiânia (GO), Belém (PA), Grande Vitória (ES), Baixada Santista (SP), Grande São Luís (MA), Natal (RN), Norte/Nordeste Catarinense (SC), Maceió (AL), João Pessoa (PB), Grande Teresina (PI/MA), Florianópolis (SC).

Compreendidas como um elemento dos sistemas metro e ferroviários, as estações podem ser definidas, segundo uma caracterização funcional em relação à cidade, como uma “infraestrutura de mobilidade urbana”, a exemplo do que estabelece no Brasil, desde 2012, a chamada Política Nacional de Mobilidade Urbana (art. 3º, § 3º, Lei 12.587/12). Quando assim definidas, elas apresentam uma caracterização em comum: são uma materialidade urbana cuja função — isto é, a necessidade a que atendem (DURKHEIM, [1893] 2010, p. 13) — primordial é ser um local de referência para embarque e desembarque de passageiros do modal de transporte.

Uma recente abordagem sociológica — o chamado “novo paradigma das mobilidades” (SHELLER; URRY, 2006), gestado ao longo da década de 1990 pela sociologia britânica e consolidado como “giro móvel” no início do século XXI (FREIRE-MEDEIROS; TELLES; ALLIS, 2018, pp.5-6) — têm caracterizado as infraestruturas de mobilidade urbana como “ancoradouros espaciais, infraestruturais e institucionais que configuram e habilitam mobilidades” (HANNAN; SHELLER; URRY, 2006, p. 3). Essas mobilidades, na perspectiva deste paradigma, são tomadas não só como deslocamentos físicos de pessoas. o movimento de pessoas, objetos, bens, informações e imagens e entende que esses movimentos estão no centro da vida social e a organizam (SHELLER, URRY, 2006, p. 212) e que, à sua maneira, também dependem de infraestruturas imóveis como os ancoradouros. O novo paradigma das mobilidades enxerga uma estação de metrô, por exemplo, como “infraestruturas imóveis que organizam o fluxo intermitente de pessoas, informações e imagens” e que estão ancoradas tanto em nível local como global – que neste paradigma podem se apresentar como intrinsecamente ligados (SHELLER; URRY, 2006, p. 212).

Outras abordagens, principalmente no contexto francês, cunharam ainda diferentes maneiras de conceber o que seriam estações de metrô e que reforçam a perspectiva de um lugar de trânsito de passageiros: seria um “não-lugar” (AUGÉ, [1992] 2005, p. 74-75) onde predominariam circulação e passagem. Seria “lugar-movimento” (AMAR, 1989), onde é visível uma “cultura da passagem” (JOSEPH, 1996, p. 115) e por meio do qual seria possível

“compreender como a cidade poderia modificar a percepção social e da história social, por onde seria possível analisar a construção da urbanidade em suas próprias categorias e recuperar a experiência urbana nas pesquisas sobre as competências sociais dos cidadãos” (JOSEPH, 1996, p. 108).

Das breves apresentações sobre possíveis abordagens que podem ser feitas de infraestruturas de mobilidade urbana é possível sinalizar, tanto pelo novo paradigma das mobilidades quanto pela abordagem de Joseph que elas constituem um objeto de interesse de estudo sociológico.

Mas haveria em estações de metrô algo além do trânsito de passageiros? Haveria outras escalas, funções, queira, outros usos nessas infraestruturas de mobilidade urbana, para além de um “ancoradouro”, de um “lugar de passagem”, “lugar-movimento”, em suma, além da função de embarque e desembarque em particular, estações de metrô tão presentes na vida de todo dia das grandes cidades do mundo contemporâneo?

Localizada no marco-zero da cidade de São Paulo, a Estação Sé do Metrô, por exemplo, é o principal entroncamento metroviário da cidade e do país. É nela, bem no centro da cidade, em que se cruzam as Linhas 1 Azul —que atravessa o eixo Norte-Sul da cidade— e a Linha 3 Vermelha —que atravessa o eixo Leste-Oeste—, como é possível ver em destaque no círculo preto da Figura 1 abaixo. É nela, também, que transita o maior número de passageiros diários (CNT, 2016, p. 36-73) em uma mesma estação de metrô, seja entre aqueles que nela embarcam, seja entre os que a utilizam para transferência entre linhas: em dias úteis de 2018 uma média de aproximadamente 515.000 passageiros entraram na estação Sé ou fizeram transferências entre suas duas linhas².

² O valor corresponde à soma dos usuários que embarcaram na Linha 1-Azul com as transferências da Linha 3-Vermelha e à soma dos usuários que embarcaram na Linha 3-Vermelha com as transferências da Linha 1-Azul. Dado sobre demanda obtido no Portal da Governança Corporativa e Transparência do Metrô de São Paulo. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/demanda>; acesso em: 02.10.2019



Figura 1: Mapa do transporte metropolitano paulista em 2018.

Fonte: Metrô CPTM, 2018

Em uma quarta-feira de manhã, no dia 10 de janeiro de 2018, às 11h23 na Estação Sé do Metrô da cidade de São Paulo, sentada no banco que margeia o jardim do mezanino da estação, observei novamente — além de uma larga parcela dos 515.000 passageiros diários da estação Sé — os mesmos dois senhores que vi conversando em dias anteriores. Eles se vestiam de modo semelhante: calças sociais, camisas de mangas curtas, bonés e sandálias. De pernas cruzadas, seus corpos estavam levemente voltados um para o outro. Um deles assoviava, o outro lia jornal, mas eles também conversavam entre si, comentando, aparentemente, o noticiário do dia. Ambos pareciam estar sentados sobre ao menos uma folha de jornal aberta, a fim de impedir que a roupa que vestiam tivesse contato direto com a superfície do banco.

Estava sentada no mesmo banco, bem próxima deles. Não estava lendo jornal e tampouco me preocupei, na ocasião, em proteger minha roupa. Observá-los me fez olhar para o banco e constatar que o concreto do qual ele é feito encontrava-se levemente manchado, e com uma sujeira granulada de aspecto amarronzado. Ao que tudo indicava, eram manchas provocadas pela terra que certamente provinha do jardim, uma vez que, pelo fato de o banco não ter encosto, o assento do banco e o jardim se comunicam diretamente, em termos físicos.

Observei uma moça que vinha caminhando provinda de uma das entradas da estação localizadas à minha direita. Ela atravessava todo o espaço à nossa frente na direção de uma saída da estação localizada à minha esquerda. A moça carregava uma sacola plástica no antebraço esquerdo, e o senhor que assoviava pareceu lhe falar “Ó o almoçoóóó!” Ela redirecionou seu trajeto e parou em pé na frente desse senhor. Eles conversaram um pouco, ele se manteve sentado, ela permaneceu de pé. Por vezes, ela tocou o ombro esquerdo do senhor que a chamou. A conversa era inaudível, mas podia-se imaginar que são pessoas que se já conheciam ou que tinham alguma familiaridade entre si. Afinal, ficavam aparentemente confortáveis com a proximidade física recíproca, mas também com o olhar fixo e o contato físico que empregavam. Ele terminou a conversa com “É, pode ir lá em cima que ele tá lá”. E ela retomou a direção na qual caminhava inicialmente.

Poucos minutos depois, o senhor que assoviava falou ao senhor que lia jornal: “Ih, ó lá o Jaime*³!”. E gritou: “Ô Jaaaaaime! Jaimeeeeeee!!” Eles estavam distantes aproximadamente dez metros um do outro, mas, mesmo assim, consegui identificar quem era Jaime*. Era um senhor que aparentava ter mais de setenta anos, estava carregando uma bolsa transversal tipo “carteiro”, vestindo-se também de modo semelhante aos outros dois ao meu lado. Jaime* não ouviu ser chamado e apenas continuou atravessando a estação de uma ponta à outra, como acabara de fazer a moça que conversou com o senhor que assoviara. Alguns segundos se passam e ele disse ao senhor do jornal: “Eu vou lá, até!” Ele se levantou e aquela folha de jornal sobre a qual ele se sentara saiu voando. Ele seguiu em direção a Jaime e, conseqüentemente, a uma das saídas. O outro senhor permaneceu no banco lendo jornal.

Cerca de trinta minutos se passaram e um quarto senhor se aproximou de onde estava. Em parte, suas posturas e gestos não diferiam muito daquelas do senhor que assoviara. Ele se aproximou daquele que lia jornal e o cumprimentou com um aperto de mão. O senhor do jornal o fechou, segurou-o com apenas uma mão para poder atender ao cumprimento. O jornal permaneceu assim, fechado, por alguns instantes enquanto trocavam algumas palavras. O quarto senhor decidiu, então, se sentar, não sem antes ter passado as mãos na superfície do banco para tirar a terra que havia ali

³ Todos os nomes com asterisco (*) citados ao longo deste trabalho foram alterados em relação aos nomes originais, a fim de assegurar anonimato aos entrevistados e aos frequentadores da estação observados durante a pesquisa.

e, depois, bater e esfregar uma mão contra a outra, parecendo querer limpar a terra. Ao sentar-se, também cruzou as pernas.

Antes de a conversa entre eles completar dez minutos, os sinos da Catedral Metropolitana de São Paulo — popularmente conhecida como Catedral da Sé e distante aproximadamente 20 metros da estação — bateram doze badaladas, indicando meio-dia. Foi neste momento em que o senhor que primeiro se encontrara sentado no banco, assoviando junto ao que lia jornal, reapareceu na estação na companhia de Jaime*. Os dois que estavam sentados se levantaram, todos se aproximaram e seguiram juntos vagarosamente em direção a uma das saídas da estação. Fosse pelo horário, pelo encontro entre os quatro senhores ou pela breve conversa e gestos que intermediaram aquela ali, fiquei com a impressão de que estavam indo almoçar em algum local próximo à estação e de que eram presenças frequentes ali.

Jaime* me marcou ainda em outras situações. Dois dias antes, em horário um pouco anterior, às 9h56, ele estava sentado ao meu lado esquerdo e eu ainda não sabia seu nome. Novamente, outro senhor que vinha andando em nossa direção e em direção ao banco sentou-se próximo a onde estávamos. Apelidei-o, para os fins de minha pesquisa, de *vendedor*. Ele vestia calça, camisa e sapatos sociais. A camisa, cujas mangas longas estavam ligeiramente arregaçadas, ficava por dentro da calça. Em volta de seu pescoço pendia a corrente de um crachá enfiado dentro do bolso da camisa, não sendo assim possível a mim obter informações como nome, empresa ou instituição de referência. Com a mão direita o vendedor segurava aberta e pela ponta uma folha de jornal. O ar oferecia resistência à folha e ela voava em direção contrária ao seu deslocamento. Mesmo assim, o senhor esticou a folha e se sentou sobre ela no banco. Na outra mão carregava a sacola da loja de decoração doméstica “Camicado” contendo, aparentemente, um guarda-chuva. Também trazia consigo na mão esquerda, e embrulhado em um jornal, um livro infantil grande, grosso e de capa dura. Tinha aspecto de livro usado, e notei que era bastante ilustrado. Na capa, era possível ler o título *Clássicos de Ouro*.

Ele começou a conversar com Jaime*, tentando vender-lhe o livro: “Ó, é ótimo esse livro para criança, pra netinho. Isso aqui na livraria é caro! Vai, sobe ali na livraria para você ver quanto tá. Isso é caaaro, meu...”. Jaime mostrou-se interessado, perguntando o valor do livro, e já ia colocando a mão no bolso como que a pegar a carteira. Apesar de eu não ter conseguido ouvir o valor, notei que Jaime* então

demonstrou algum estranhamento por meio de sua expressão facial e da retenção da suposta carteira em seu bolso, indicando não aceitar o valor ofertado. Percebi que o vendedor insistiu que Jaime* comprasse o livro, oferecendo-lhe um valor mais baixo. Depois de alguma negociação, Jaime* tirou do bolso direito da calça uma nota de vinte reais. O vendedor devolveu quatro reais, sendo possível, assim, concluir que o livro custou 16 reais.

Não satisfeito com essa venda, o vendedor em questão passou a ofertar mais um produto, um guarda-chuva aparentemente infantil – dados o tamanho e as ilustrações que o caracterizavam. O homem abriu e fechou o objeto, parecendo manuseá-lo com o objetivo de demonstrar que estava funcionando sem avarias, apesar de não aparentar estar sem uso. Jaime* pareceu convencido e aceitou comprar. O troco de 4 reais que havia recebido acabou retornando ao vendedor como pagamento pela segunda compra.

As narrativas acima são fruto de dois dias de observação direta, isto é, apenas visual, sem interação verbal minha com os senhores observados e que realizei sentada sobre um banco de concreto na estação Sé do Metrô de São Paulo. Por um lado, essas narrativas evidenciam “comportamentos corporais” de Jaime* e dos outros senhores, ou seja, “(...) modos como os seres humanos sabem servir-se de seus corpos em ritmos específicos” (FREHSE, [2009] 2017, p. 153). Por outro lado, também evidenciam “padrões de interação verbal e não verbal”⁴ dos senhores que observei, isto é, a maneira como eles se comunicam, respectivamente, por meio de palavras e de seus idiomas corporais expressos em seus trajés, posturas e gestos, por exemplo (GOFFMAN, 1963, p. 33 e também cf. FREHSE, 2017, p. 376).

Alguns padrões, tanto do comportamento corporal como das interações sociais verbais e não verbais podem ser destacados na narrativa. Em primeiro lugar, no que concerne o comportamento corporal, é possível dizer que o ritmo dos corpos deles é o da permanência regular na estação — a narrativa mostra minha observação de Jaime* por ao menos duas ocasiões, além de outras que registrei —, principalmente no banco descrito. Além disso, não aparentam pressa quando se deslocam. Já no âmbito da interação não-verbal, observo que se vestem de modo semelhante e preocupam-se em manter suas roupas limpas por meio do uso de uma folha de jornal

⁴ Todas as citações provenientes de obras em língua estrangeira cujo tradutor não constar nas referências bibliográficas foram por mim traduzidas.

posicionada no local onde se sentam. Aliás, o jornal parece ser, além de objeto, uma mediação constante das interações sociais desses senhores: é lido e partilhado com tal fim, mas também usado e partilhado como proteção de assento – e o pedido de partilha adquire, com alguma frequência, função de estabelecer um primeiro contato e mesmo conversas entre desconhecidos. Vale ressaltar ainda que as interações mediadas pelo jornal parecem, em alguns casos, quebrar a relação de anonimato e distanciamento e, por outro, reiterar alguma familiaridade já existente entre estes senhores.

Os senhores em questão parecem ter na estação um local de encontro para conversar, ler jornal e eventualmente fazer algumas compras, em dinâmica semelhante àquela vigente entre o vendedor e Jaime*.

A partir do banco de concreto pude notar ainda outros ajuntamentos — conjunto de duas ou mais pessoas em copresença física (GOFFMAN, 1963, p. 18) — de homens que aparentemente entram, permanecem e saem da estação sem se aproximar das catracas ou ultrapassá-las, permanecendo exclusivamente nas áreas em que não é necessário pagar a tarifa. Os membros desses outros ajuntamentos também parecem não ser desconhecidos entre si, assim como os senhores previamente descritos. Eles conversam entre si, bebem, comem, interagem com passantes e mesmo faxineiros da estação que lhes parecem familiares. Não se mostram tão preocupados com suas vestimentas: além de não usarem o jornal para se sentar no banco, por vezes se sentam no chão. Porém, de modo semelhante aos senhores que mencionei até agora, encontram-se na parte de acesso gratuito da estação para encontrar e conversar com amigos. Há, ainda, pessoas que ficam sentadas no banco, mas que aparentam estar, ao menos temporariamente, desacompanhadas.

A aproximadamente dez metros de distância do banco em que eu e os quatro senhores nos sentamos nos dois dias anteriormente evocados, e também onde Jaime* comprou o guarda-chuva e o livro ao vendedor, observei, nesses e em dias alternativos, cenas outras que, embora simultâneas às primeiras duas, delas parecem diferir bastante. Pela longa linha de catracas, passa de “lá para cá” e de “cá para lá” uma grande quantidade de pessoas que identifiquei, para os fins da pesquisa subjacente a esta dissertação, como *passageiros do metrô*. A quantidade é tão grande que não é possível contar sozinha quantas passam por minuto, por exemplo. Isso já indica que certamente também haverá alguma dificuldade em tentar manter o olhar

fixo em apenas um passageiro: além das várias pessoas próximas umas das outras, o ritmo dos corpos que se locomovem é bastante acelerado, predominando passadas relativamente largas e ligeiras rumando em variadas direções.

Se anteriormente descrevi senhores conversando entre si no banco, quando estive fisicamente mais próxima às catracas, pude notar que a conversa não é exatamente um elemento muito presente, revelando diferentes padrões de interação verbal. A maior parte das pessoas que consegui observar durante o período de minha pesquisa pareciam estar desacompanhadas e o ritmo com que se deslocavam tornava difícil iniciar uma conversa com quem quer que fosse. Isso, evidentemente, se ignoro as conversas que os passageiros travavam com terceiros fisicamente ausentes por meio de seus aparelhos celulares — tão frequentes por ali —, fosse no modo textual, fosse oralmente.

É nesse sentido que é possível indicar que os diferentes padrões de interação verbal e não-verbal expressos pelos senhores do banco e pelos passageiros parecem revelar diferentes naturezas de relações entre as pessoas que se encontravam em copresença física (GOFFMAN, 1963, p. 22). Enquanto entre os ajuntamentos de senhores “do” banco parecia predominar um tom de familiaridade e pessoalidade, entre os passageiros observados a partir das catracas, as relações são mais anônimas e impessoais. Dada a velocidade com tais frequentadores se deslocavam pela estação, também não parecia que esses passageiros estivessem ali para qualquer outra atividade afora o deslocamento físico, em particular o embarque e desembarque dos trens de metrô.

O que desejo aqui destacar, ao distinguir os senhores do banco e os passageiros, é que na estação da Sé de dias úteis dos anos 2017, 2018 e do início de 2019 parece ter coexistido espacial e temporalmente o vaivém de uma média de aproximadamente 435 mil passageiros diários⁵ e tipos humanos como os senhores do banco descritos inicialmente. Estes não parecem ser típicos passageiros de metrô. Afinal, não estavam ali para acessar os trens desse meio público de transporte – conhecido tecnicamente como sendo um meio de transporte público da cidade – por meio de movimentos corporais quase ininterruptos relativos a entrar fisicamente na

⁵ O valor corresponde à soma da média de entrada e de transferências de passageiros na estação em dias úteis em janeiro de 2018. Dado sobre demanda obtido no Portal da Governança Corporativa e Transparência do Metrô de São Paulo. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/demanda>; Acesso em: 02.10.2019.

estação, ultrapassar as catracas mediante o pagamento de bilhete de trem correspondente e embarcar nos vagões, a fim de desembarcar em uma das outras 83 estações da malha metroviária paulistana (SÃO PAULO-METRÔ, 2018, p. 17).

Chego assim à questão de fundo que originou esta dissertação: *Quem seriam então esses frequentadores da estação que ali permaneciam fisicamente com regularidade, não agindo, portanto, como típicos passageiros?*

Os senhores a que me referi e também outros ajuntamentos humanos que observei no banco de concreto durante o período da pesquisa que originou este trabalho se diferenciam dos típicos passageiros de três formas: pelo fato de que suas presenças ali se mostram *pouco ou não associadas ao embarque e desembarque do transporte metroviário, por empregarem um ritmo corporal diferente daquele dos passageiros, o da permanência física temporalmente regular* na estação. Ao invés de seus corpos ritmarem entre a entrada ou saída da estação e plataformas, eles se deixavam sentar, conversar, ler jornal em um banco próximo a um jardim dentro da estação, sem indicar pressa. Por fim, os senhores ainda se diferenciariam dos típicos passageiros por aparentemente disporem de interações não-verbais que revelariam personalidade e familiaridade ante a aparente impessoalidade e anonimato vigente entre a maior parte dos passageiros.

Coexistiam, assim, na estação Sé entre 2017 e 2019 *passageiros do metrô* e aqueles que, em alguma medida, se aproximam da definição de “não-transeunte” de Frehse: são “pessoas que se deixam ficar em meio ao trânsito fremente de muitas outras, mais ou menos individualizadas, no cotidiano da metrópole” (FREHSE, [2013a] 2017, p. 333) e que, “por compartilharem uma técnica corporal em ritmo peculiar – a permanência física regular” em ruas e praças (FREHSE, [2013a] 2017, p. 305) —, fazem desses lugares públicos o “núcleo espacial referencial de seu cotidiano” (FREHSE, [2013b] 2017, p. 218). Por não me centrar, aqui, nos não-transeuntes que ficam em ruas, praças, largos e becos — e que contrastam fenomenicamente (FREHSE, 2016, pp. 142-143) com os *transeuntes* —; mas por me referir a gente que permanecia fisicamente com regularidade na estação da Sé durante o período de minha investigação e indicava, assim, ser um contraponto aos *passageiros do metrô*, identifico como *não-passageiros* os senhores que anteriormente descrevi e outros que, comportando-se de modo semelhante na estação, conheceremos nas próximas páginas.

Se, por um lado, a distinção que aqui estabeleci entre *passageiros* e *não-passageiros* se baseia no “comportamento corporal”, isto é, técnicas corporais e ritmos específicos (FREHSE, [2009] 2017, p. 154) que eles empregam; e se, por outro lado, a mesma descrição também revela interações sociais verbais e não verbais entre os indivíduos em copresença física (FREHSE, [2009] 2017, p. 154) também de passageiros e não-passageiros, isto significa que estou falando, de modo amplo, de *usos de um espaço* (FREHSE, [2009] 2017, p. 154).

Novamente no contexto espacial da rua, comportamentos corporais e interações não verbais e verbais revelaram *usos da rua* (FREHSE, [2009] 2017, p. 154). “Rua”, no singular, foi entendida como noção semanticamente agregadora de logradouros públicos vários empiricamente existentes, tais como “passagens, becos, largos e mesmo praças”, os quais, por sua vez, são “fisicamente abertos, isto é, não cercados, nas cidades, e cujo acesso é irrestrito em qualquer horário” (FREHSE, [2009] 2017, p. 151). Mas e em uma estação de metrô, particularmente na Estação Sé do Metrô de São Paulo? Será que comportamentos corporais e interações verbais e não verbais poderiam revelar seus *usos*?

A minha hipótese nesta dissertação é de que a estação Sé pode ser tomada, para além da função descrita na Política Nacional de Mobilidade Urbana e de outras abordagens focadas na circulação de passageiros; a partir dos usos que não-passageiros aparentam fazer da estação e tal como a rua, por “lugares públicos”, isto é, por um fragmento e uma expressão empírica do espaço que é “virtualmente de todos” (FREHSE, 2017 [2009], p. 152). É nesse sentido, o dos usos dos não-passageiros, que se abrem portas conceituais para acessar maior riqueza e diversidade empíricas contidas na estação Sé. Assim definida, sua função primordial e o uso para embarque e desembarque de *passageiros* não são negados nem relegados a um segundo plano. Pelo contrário, crescem-se a tal função e uso *outros usos*. E assim a figura do não-passageiro e os usos que ele faz da estação vêm para o primeiro plano da análise. Mas quais são esses outros usos?

A breve descrição da estação Sé presente nesta Introdução mostra que há não-passageiros que estão na estação Sé lendo jornal, conversando, encontrando amigos e até mesmo realizando pequenas transações comerciais que parecem ter um caráter bastante espontâneo. Isso não surpreende. Infraestruturas de mobilidade urbana, como estações de trem (DÉTHIER, 1978; RICHARDS & MacKENZIE, 1986) e metrô (LOVE, 1956; TONNELAT, 2010; ALPI, 2018) e até mesmo terminais de ônibus

(BARBARA, 2008), desde os primórdios atraíram mais do que apenas passageiros. Ademais, os próprios funcionários desses lugares são tipos humanos que não estão, pelo menos durante o horário de trabalho, tomados pelo mesmo uso da estação que os passageiros. De fato, contam com condição específica e bastante definida sob o aspecto institucional. Mas e os demais, o que fazem? *Como os não-passageiros identificados atualmente na estação Sé usam o espaço da estação de modo não relacionado ao embarque e desembarque?*

A Companhia do Metropolitano de São Paulo, também chamada apenas de “Metrô de São Paulo” é a empresa responsável pela operação do metrô paulistano. Foi fundada em 1968, iniciou a operação do primeiro trecho da Linha 1 – Azul em 1974 e já tentou responder à pergunta acima em algumas oportunidades desde então^{6,7}. Aliás, ela é uma das mais dedicadas pesquisadoras acerca do perfil dos “usuários” — não observei o termo “passageiro” sendo empregado institucionalmente e entendo que tanto passageiros como não-passageiros, da maneira como eu os defino e defino usos, são usuários — das estações do sistema metroviário paulistano. No entanto, funcionários da área de pesquisa do Metrô de São Paulo, ao traçar perfis de usuários do metrô em artigos de periódicos especializados, como a *Revista Engenharia* (BORGES, 1984; GUEDES, 1999; GUEDES e HIROI, 2004) não me pareceram dedicar muito espaço para contemplar perfis semelhantes àqueles dos não-passageiros. Estes tampouco parecem ter sido notados nas pesquisas bianuais recorrentes do Metrô visando à *Caracterização Socioeconômica do Usuário e seus Hábitos de Viagem* (SÃO PAULO-METRÔ, 2009).

O que chamo de não-passageiros aparece, por exemplo, na figura de “frequentadores” como “vendedores ambulantes”, mas não nas publicações ou pesquisas sobre os usuários do metrô, e sim em documentos sobre a atuação do Corpo de Segurança da empresa e em relatórios sobre o comércio ambulante especificamente (SÃO PAULO-METRÔ, 1985a, p. 4; SÃO PAULO-METRÔ, 1985b) .

⁶ No momento em que esta dissertação é redigida, a malha metroviária da cidade de São Paulo é composta por 89 estações e 101,1km de extensão em 6 linhas, das quais apenas 4 são operadas pelo Metrô de São Paulo: Linha 1 – Azul, Linha 2 – Verde, Linha 3 – Vermelha e Linha 15 – Prata. A Linha 4 – Amarela é operada pela Via Quatro em regime de parceria público-privada e a Linha 5 – Lilás é operada pela Via Mobilidade em regime de concessão.

⁷ Em entrevista em fevereiro de 2019 com funcionária da Gerência de Operações, responsável pela área de pesquisa, fui informada de que o Metrô de São Paulo realiza pesquisas periódicas e esporádicas com usuários desde 1974.

O Metrô de São Paulo identificou que, no início da década de 1980, houve intenso aumento da presença desses vendedores nas estações, nos acessos das estações e nos terminais de ônibus interligados às estações (SÃO PAULO-METRÔ, 1985a, p. 4), causando preocupação ao Metrô⁸:

Isso [a crise vivenciada pelo país] trouxe para o metrô um novo tipo de *frequentador, vadio e marginal*, diferente do seu usuário habitual, gravitando diuturnamente, no interior e nas áreas adjacentes das estações de maior demanda de passageiros, à busca de fontes alternativas de subsistência, recorrendo ao *comércio ambulante*, de maneira desorganizada e, até mesmo, adotando meios violentos, antissociais e criminosos, como forma de vida (SÃO PAULO-METRÔ, 1983b, p. 16; grifos meus).

A descrição do “frequentador vadio e marginal”, “diferente” do “usuário habitual” contempla referências aos *usos* que eles faziam da estação: gravitavam e recorriam a “meios violentos, antissociais e criminosos” para buscar “fontes alternativas de subsistência”, como era considerado o “comércio ambulante”. Mas a preocupação do Metrô de São Paulo de então parece tanto ligada à presença de ações violentas como aos usos do espaço, isto é, ao tipo de atividade nele desenvolvido, parecendo desvirtuá-lo de seus usos preponderantes, os *usos para o fluxo de passageiros que embarcam e desembarcam*.

Ainda foram mencionados, no documento citado acima, como fontes de preocupação do Corpo de Segurança do Metrô, os usos que “punguistas”, “débeis mentais” e “menores sem residência fixa ou abandonados” faziam da estação — nenhum deles relacionado ao uso do transporte. É na pesquisa resultante na publicação *A Retirada dos Vendedores Ambulantes do Metrô: Uma Avaliação Segundo o Usuário de Terminal Urbano* (1985b), e que foi realizada especificamente pela Área de Pesquisa e Relacionamento com o Usuário do Metrô de São Paulo, que aparece, mais particularmente, uma preocupação com outros usos de estações do metrô:

O comércio ambulante instalado nas áreas do Metrô — acessos e terminais urbanos desde 1981, vinha acarretando graves transtornos à operação do sistema e também ao usuário do sistema, dentre os quais podemos destacar aqueles relacionados ao uso do espaço (dificuldades na vazão do fluxo de usuários e ônibus, desorganização de filas e uso inadequado de equipamentos – telefones e bancos); à segurança pessoal e pública (acidentes com usuários em equipamentos dos ambulantes, presença de

⁸ A partir de agora, o termo “Metrô” iniciado por maiúscula se referirá à empresa Metrô de São Paulo, cujo nome também pode aparecer como Companhia do Metropolitano de São Paulo. Quando “metrô” for iniciado por minúscula, indicará o meio de transporte.

trombadinhas, marginais, etc.); à limpeza (falta de higiene das instalações físicas, da preparação e consumo dos alimentos) bem como à poluição sonora e visual decorrentes da própria atividade (SÃO PAULO-METRÔ, 1985b, p. 2; grifos no original).

Entre os quatro “transtornos” à operação e aos usuários do sistema referidos na citação acima, um remete especificamente ao “uso do espaço”. Este aspecto se relaciona com as “dificuldades na vazão do fluxo de usuários e ônibus, desorganização de filas e uso inadequado de equipamentos – telefones e bancos”. No que concerne à vazão do fluxo de usuários e à “desorganização” de filas (que, por não serem especificadas, apenas suponho se destinarem ao embarque nos ônibus, à passagem pelas catracas ou à compra de bilhetes de metrô) é possível associa-las diretamente aos usos que estão relacionados ao transporte metroviário.

Por outro lado, os “transtornos” relativos à limpeza e poluição sonora e visual também podem ser associados parcialmente ao espaço: a “limpeza das instalações físicas” e a poluição visual recaem sobre o espaço. Ou seja, ao se falar de usos, mais uma vez, há também, elementos espaciais.

Por fim, o “uso inadequado de equipamentos” já suscita outras dúvidas. Que usos “inadequados” são esses e quem os faz? Por ora, não há resposta. Apenas um indicativo de que, por um lado, parece existir, aos olhos do Metrô, um “uso adequado” e de que o “uso inadequado” seria, novamente, um uso não associado ao transporte. Essa noção da preponderância do trânsito de passageiros é reforçada pelo que diz o Art. 8º do *Regulamento de Transportes, Tráfego e Segurança da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô*⁹ (RTTS), válido desde 1978, quatro anos após o início da operação do primeiro trecho da Linha 1 Azul do Metrô entre as estações Vila Mariana e Jabaquara (Departamento de Imprensa da CMSP, 1993, p. 9). Ele evidencia que

[t]oda atividade que não consistir no trânsito do usuário através das dependências da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, para utilização dos trens, e entrada e saída das estações pelas vias normais, poderá ser proibida, em benefício do serviço de transporte (SÃO PAULO-METRÔ, 1978a).

O leitor certamente perguntará se os “usos inadequados de equipamentos” referenciados na pesquisa de 1985, e mesmo os usos dos não-passageiros que descrevi nesta Introdução não foram, assim, proibidos – como poderiam ter sido por

⁹ Apesar do título do documento ser “Regulamento de Transportes, Tráfego e Segurança”, este foi promulgado como o Decreto Nº 15.012 de 7 de abril de 1978.

meio do referido Decreto. No entanto, não é para a proibição ou para a permissão de alguma atividade que quero chamar atenção aqui. É, no fundo, para o fato de que qualquer proibição ocorreria “em benefício do serviço de transporte” (SÃO PAULO-METRÔ, 1978a), confirmando, mais uma vez, a preponderância e predominância do serviço de mobilidade em relação a quaisquer outros além da existência de usos específicos considerados “adequados”.

O que desejo evidenciar, por meio das citações de pesquisas realizadas pelo próprio Metrô de São Paulo, é que estudar os *usos* anteriores da estação Sé, não prescinde analisá-la *como espaço*. Isso quer dizer que, para estudar os usos do espaço, é preciso assumir como categorias analíticas tanto os *usos* como o *espaço*. Mas como abordar o espaço no estudo dos usos? Nesse caso, como investigar o espaço que é a Estação Sé do Metrô de São Paulo para entender seus usos, em especial aqueles dos não-passageiros?

Em primeiro lugar, parto da concepção de Henri Lefebvre em *A Produção do Espaço* ([1974] 2000) de que o espaço é dialético: ele é produzido socialmente (LEFEBVRE, [1974] 2000, pp. 35, 39, *passim*) e pode permitir, sugerir ou interditar ações (LEFEBVRE, [1974] 2000, p. 89). Isso quer dizer que o espaço atua como elemento crucial, permitindo, sugerindo ou interditando a produção de relações sociais que surgem por meio dele e que também o produzem. O espaço não é, assim, um objeto qualquer, mas um conjunto de relações (LEFEBVRE, [1974] 2000, p. xx). E como se evidenciam essas relações que produzem o espaço?

Para Lefebvre, a análise do espaço depende de se considerarem seus três momentos (dialéticos): o “concebido”, o “percebido” e o “vivido”, relativos respectivamente a “representações do espaço”, à “prática espacial” e ao “espaço de representações” (LEFEBVRE, [1974] 2000, pp. 48-50).

O espaço concebido se evidencia por meio de “representações do espaço”. É compreendido como o espaço elaborado tecnicamente por arquitetos, urbanistas e planejadores urbanos (LEFEBVRE, [1974] 2000, p. 48). Também pode ser pensado como a perspectiva tecnocrática da produção do espaço. O espaço percebido, por sua vez, se evidencia por meio da “prática espacial” por via corporal: “o emprego de mãos, membros, órgãos sensoriais” (LEFEBVRE, [1974] 2000, p. 50 e FREHSE, 2017, p. 372). E o “espaço vivido” se explicita através do “espaço de representações” constituído das imagens e simbolismos que usuários, habitantes, artistas ou escritores têm desse espaço (LEFEBVRE, [1974] 2000, p. 49). Essas imagens do espaço vivido

são, segundo Frehse, “formas assumidas pelas representações” que são “mediações de imaginário”, isto é, das representações e que podem ser expressas, ainda segunda a autora, verbalmente em interações entre os referidos tipos humanos e o pesquisador (FREHSE, 2017, p. 386).

A relação que se estabelece entre os elementos desta tríade já foi sintetizada dessa maneira: o “espaço é percebido fisicamente e vivido simbolicamente em meio a representações racionais a seu respeito” (FREHSE, 2017b, p. 349).

À luz das definições apresentadas, percebe-se que usos e espaços são categorias que se imbricam, dialeticamente: comportamentos corporais e interações sociais só podem ocorrer espacialmente. E o espaço — da maneira como entendo aqui —, não se define nem se investiga sem de algum modo levar em consideração comportamentos corporais e interações sociais.

Com essas relações entre uso e espaço em mente, é interessante voltar às citações contidas na já mencionada pesquisa do Metrô sobre a retirada de vendedores ambulantes. Anteriormente, elas me permitiram mostrar a necessidade investigativa de o sociólogo se ater igual e simultaneamente a usos e espaços. No entanto, ao evocar a dimensão espacial junto à dimensão dos usos, o que parece chamar a atenção não são mais os usos relacionados à circulação e ao trânsito de passageiros em detrimento de outros e de modo específico, mas sim que no nas estações do metrô paulista — como talvez em tantos outros — há o que parecem ser *usos “adequados”* — conforme foi possível inferir a partir de documentos internos do Metrô de São Paulo — *por parte de tipos humanos e/ou grupos específicos*. Outros usos que fogem a essas “adequações” podem gerar, então, “preocupação”, “transtornos” ou “proibições”, como indicam as citações. E onde se encaixariam tais usos, tendo-se em conta o modelo analítico dos espaços concebido, percebido e vivido?

Aqui, entendo e ressalto que o espaço concebido de que fala Lefebvre não apenas se evidencia por meio de representações do espaço no que tange sua materialidade física, mas também por meio do que aqui chamarei de *usos concebidos*. Quando a análise de relatórios internos do Metrô de São Paulo revela que a concepção do espaço da estação é para o trânsito de passageiros, ela também revela que na concepção do espaço há, de modo inerente, uma concepção de um uso da estação, por parte de quem pensou e pensa esse espaço.

Nesse sentido e a princípio, os não-passageiros da estação Sé fugiriam quase que completamente dos usos concebidos que apareceram, até o momento, nos

documentos do Metrô, levando-se em consideração a função primordial da estação para embarque e desembarque de passageiros e o fato de que os não-passageiros, pelo que relatei até aqui, não parecem usar o metrô para transporte e não adotam nem o comportamento corporal nem os padrões de interação social característicos dos usos dos passageiros.

É diante disso que vêm as seguintes perguntas específicas: *Como os usos que os não-passageiros da estação Sé fazem desse espaço se relacionam com a estação concebida, percebida e vivida? E em que medida tais usos se diferenciam dos usos aqui identificados como concebidos?*

Considerando não ser possível distanciar os métodos de explicação e os pressupostos lógicos da orientação metodológica dos procedimentos adotados na investigação (MARTINS, [2008] 2017, p. 138), é encarando o desafio de investigar o espaço concebido, percebido e vivido, um a um, na estação Sé, que será possível decifrar os usos desta estação pelos *não-passageiros* e como se relacionam ou não com as representações de usos do espaço concebido mencionadas há pouco.

Mesmo que dialéticos entre si, o espaço concebido, o percebido e o vivido não poderiam ser investigados por meio das mesmas técnicas uma vez que se manifestam empiricamente de diferentes maneiras. Assim, para estudá-los nos limites desta dissertação, privilegio, respectivamente, uma “voz” que evidencie cada um empiricamente por meio de referências, respectivamente, a representações de espaço, a padrões de interação não verbal e de imagens verbais sobre a estação Sé. Essa maneira de operacionalizar a tríade Lefebvriana foi forjada por Frehse (2017) por meio de um “encontro insuspeitado” entre a dialética de Lefebvre e a fenomenologia de Erving Goffman (FREHSE, 2017, pp. 365, 375-376).

Tendo exposto a maneira pela qual serão estudados os *usos da estação por não-passageiros*, cabe esclarecer o que se espera atingir adotando as referidas orientações teórico-metodológicas. A breve análise apresentada sobre os usos dos não-passageiros — por meio de uma “descrição densa” (GEERTZ, 1973, p. 6) de seus comportamentos corporais e interações sociais — e sobre aqueles que chamei de usos concebidos, parece, já em um primeiro momento, arejar a visão da empiria que pode ser encontrada em uma infraestrutura de mobilidade urbana. Ficará mais claro nos dois capítulos da Parte I desta dissertação que as investigações acerca de estações de metrô, ao menos no Brasil, centram-se quase que exclusivamente sobre passageiros: como circulam, como se comportam em meio a falhas técnicas, às

tecnologias que tornam a operação metroviária possível e mesmo em meio às dificuldades de transitar gerada, exemplo, pela superlotação de trens. Ainda que existam abordagens que contemplem usos concebidos que, em um primeiro momento, podem não aparentar uma relação direta com a circulação de passageiros, como são as abordagens sobre o que chamei de *usos culturais*, verifica-se que, mais uma vez, é o passageiro e a circulação que estão em foco.

Espera-se que a abordagem feita nesta dissertação seja, enfim, uma maneira de olhar para os usos das infraestruturas de mobilidade urbana que não estão relacionados ao trânsito de passageiros e à operação metroviária. E, deste modo, ser possível demonstrar que esta abordagem simultaneamente preocupada com os não-passageiros, com usos e com o espaço tem a contribuir, em primeiro lugar para o estudo de infraestruturas de mobilidade urbana como lugares públicos e, em segundo lugar, para a maneira como essas infraestruturas podem vir a ser concebidas.

Cabe ainda explicitar o que faz da Estação Sé do Metrô de São Paulo o melhor referencial empírico para realizar a investigação proposta neste trabalho. Há algumas justificativas que me levaram a escolhê-la.

Em primeiro lugar, a estação Sé integra o pequeno rol de estações do Metrô de São Paulo que aliam grande quantidade de usuários e um espaço de acesso gratuito amplo. De fato, espaço da chamada área não paga é abundante, considerado “generoso” pelo arquiteto Roberto MacFadden, um dos que assina o projeto da estação Sé (ARAÚJO, 1987, pp. 57-58). Outras estações que teriam essa mesma qualidade seriam Palmeiras-Barra Funda (Linha Vermelha), São Bento e Luz (Linha Azul), mas mesmo assim, em número de passageiros, Sé sempre foi a mais volumosa considerando o número de entradas e transferências, certamente em virtude de ser o principal entroncamento metroviário do município: em 2017, uma média de 538.000 passageiros

Um segundo argumento que pesa em favor da estação Sé é que ela foi a primeira do sistema metroviário paulistano a ter obras de arte permanentemente expostas. Mais adiante será possível confirmar que elas contribuem para usos culturais da estação, ou seja, usos aparentemente não relacionados diretamente à circulação de passageiros.

Em meio a ambas as características, a estação Sé me permitiu identificar, em etapa exploratória da pesquisa que deu origem a esta dissertação, a presença comparativamente mais evidente de não-passageiros recorrentes, o que não foi o

caso em outras estações paulistanas. De fato, nos dias que passei na estação em etapa exploratória ainda em 2016, identifiquei sempre as mesmas pessoas em algumas partes da estação, e isso chamou minha atenção de um modo que não ocorreu nas demais estações.

Antes de me debruçar sobre os usos concebidos, percebidos e vividos da estação Sé, é necessário se ater à maneira como a produção acadêmica anteriormente a esta dissertação investigou e interpretou usos de estações de metrô. Analisar os estudos que, por diversas perspectivas, olharam para os usos de estações de metrô permite que eu melhor situe a minha própria pergunta em relação ao tema (FREHSE, 2005, p. 39).

É por esse motivo que a presente dissertação é composta, além desta Introdução, por duas partes, a primeira contendo dois capítulos e a segunda, com outros três, além das “Considerações Finais”.

Na primeira parte, com o objetivo de entender como os usos de estações de metrô foram estudados previamente e, assim, situar esta dissertação em relação a esses trabalhos, analiso, no primeiro capítulo, um *corpus* de trabalhos acadêmicos em língua portuguesa composto majoritariamente por teses e dissertações, mas também por artigos publicados em periódicos nacionais. No segundo capítulo analiso outro *corpus* de trabalhos acadêmicos, formado principalmente por artigos publicados em periódicos de língua francesa sobre o metrô parisiense.

A escolha por contemplar os contextos brasileiro e francês na Parte I se deu após eu ter realizado amplo levantamento nas bases eletrônicas do banco de teses e dissertações da Universidade de São Paulo (USP), da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP) e da Biblioteca “Neli Siqueira” (a “Biblioteca do Metrô”), além das plataformas que congregam artigos de amplo universo de periódicos acadêmicos: Scielo, Redalyc, JSTOR, Persée, Cairn. As duas primeiras plataformas, Scielo e Redalyc apresentam resultados de periódicos em língua portuguesa e espanhola. Na plataforma JSTOR predomina a língua inglesa e, nas duas últimas, Persée e Cairn, a língua francesa. Foram usadas como palavras-chave combinadas: “estação de metrô”, “usos do espaço”, “interação social”, “passageiro” e “espaço público”.

Além da consulta a essas plataformas, foi dada especial atenção em buscar publicações que abordassem usos de estações de metrô nas edições das revistas acadêmicas *Mobilities* e *Applied Mobilities*. Pelo fato de estações de metrô serem infraestruturas de mobilidade urbana e poderem se relacionar com “as mobilidades”,

isto é, os “movimentos em larga-escala de pessoas, objetos, capitais e informações pelo mundo” e também com “processos mais locais como o transporte diário, o movimento através do espaço público e privado e a viagem de objetos materiais na vida de todo dia”, conforme a descrição da Revista *Mobilities* (MOBILITIES JOURNAL, 2019), acreditei que nelas poderia encontrar material para diálogo. No entanto, apesar da busca, não constatei estudos dentro do escopo de usos de estações de metrô.

As referidas bases de busca foram selecionadas com o objetivo, de, em um primeiro momento, identificar a existência de debates a respeito do tema estudado em algum contexto sociocultural específico. Desse modo, foi no contexto francês que identifiquei ampla produção e debate acerca de usos de estações de metrô e também de trem – que foram contempladas dadas semelhanças que guardam entre si — a partir do final da década de 1970.

A análise presente nos dois capítulos da Parte I ajuda a evidenciar que é comum, entre os estudos contemplados, a visão de existirem, de um lado, usos relacionados à circulação de passageiros, tidos como os usos que as empresas gestoras dos sistemas metroviários concebem. De outro, há os usos que os passageiros e aqueles que se assemelham à figura dos que chamei não-passageiros fazem da estação e que, como será possível observar, se distinguem em alguma medida dos usos concebidos.

A segunda parte da dissertação é composta pelos capítulos em que são investigados os usos concebidos, percebidos e vividos da estação Sé.

No caso do espaço concebido, concentrei-me, como o leitor verá no terceiro capítulo deste trabalho, nas representações do espaço da estação Sé que impregnam a voz institucional do Metrô de São Paulo. Nesse sentido, e assumindo que o espaço é “efeito de ações passadas” (LEFEBVRE, [1974] 2000, p. 89), considerei importante cobrir tanto as representações do espaço vigentes à época em que a estação foi primeiro pensada e projetada, no fim da década de 1960, e também as representações do espaço que circulavam pelo Metrô no momento da pesquisa, entre 2017 e 2019. A voz institucional pôde ser discernida empiricamente em um *corpus* documental composto, de um lado, por reportagens escritas pelos funcionários do Metrô de São Paulo e publicadas na *Revista Engenharia* entre os anos de 1984 — quando da primeira edição da revista — e 2019 — ano do término da pesquisa que culmina nesta dissertação; de outro, por documentos internos da empresa tanto anteriores à construção da estação Sé — como o *Estudo Técnico Pré-projeto de Engenharia*

(1968), conhecido entre os metroviários como o “HMD” — quanto posteriores — como um documento intitulado *Sé* (1978), elaborado pelo Departamento de Comunicação e Relações Públicas; *Projeto Sé* (1999) e *Sé, Estação Modelo* (2000)¹⁰. Quanto ao período mais recente, as representações de espaço do Metrô foram investigadas por meio de entrevistas semiestruturadas que realizei com funcionários ligados respectivamente à Gerência de Operações, ao Departamento Comercial e ao Departamento de Arquitetura da empresa, em fevereiro de 2019.

Quanto às indicações sobre regras de interação não verbal reveladoras do espaço percebido que o leitor verá no quarto capítulo, cheguei a elas por meio de minhas próprias percepções de observação direta de natureza etnográfica dos não-passageiros de dois pavimentos da estação Sé, chamados pelos funcionários do Metrô de “mezanino” e de “P4”. Combinando registros textuais em meu caderno de campo com desenhos à mão que reproduzem minha percepção *in loco* sobre o idioma corporal dos não-passageiros, revelam-se os padrões que identifico no modo como os não-passageiros interagem não verbalmente. O registro em desenhos também é uma técnica que integra o método etnográfico, por ser uma “forma de conhecer o mundo”. Os registros dos usos dos espaços em desenhos, além de funcionar como um “disparador de conversas” (KUSCHNIR, 2014, p. 42) que, no caso, disseram respeito aos não-passageiros, dirigiram a minha atenção a detalhes de usos que o registro em texto nem sempre me permitiu fazer.

Evidências sobre a estação Sé “vívda”, por sua vez – e que será tema do quinto e último capítulo desta dissertação –, encontrei literalmente vocalizadas por não-passageiros e também funcionários da mesma estação. As interações verbais informais geradas por ocasião da elaboração dos desenhos *in loco* foram de crucial importância durante a observação participante realizada no pavimento do mezanino e do P4 na estação Sé às terças, quintas e sextas-feiras nos meses de dezembro de 2017, janeiro de 2018 e março de 2018, sempre no horário matutino, entre 9h e meio-dia¹¹. Tais conversas, conjuntamente com vinte entrevistas semiestruturadas realizadas entre janeiro e março de 2019, permitiram acessar padrões de imagens verbais do espaço da estação vivido por quatro não-passageiros e treze funcionários

¹⁰ A lista completa de documentos consultados encontra-se nas “Fontes” da dissertação.

¹¹ Em novembro de 2018 retornei a campo para preparar roteiros de entrevistas e, nessas ocasiões, não pude evitar retomar as técnicas de observação direta e da observação participante. Por esse motivo, o leitor encontrará na dissertação também registros de caderno de campo feitos entre novembro de 2018 e março de 2019, por ocasião do período de entrevistas.

da estação Sé e quatro funcionários da Gerência de Operações — perseguindo a hipótese de trabalho de que eles reproduziam as expectativas de uso do Metrô de São Paulo. De fato, dentre os funcionários concentrei-me em três agentes de segurança, quatro agentes de estação, três funcionários da limpeza e três do setor de “Achados e Perdidos”.

Perseguido esse percurso argumentativo, seria possível questionar por que, depois de eu tanto frisar a dialética que, para Lefebvre, vigiria entre os espaços concebido, percebido e vivido, a segunda parte desta dissertação os separa em capítulos. Trata-se de uma opção meramente heurística para fins analíticos. Julguei que somente essa divisão argumentativa poderia evidenciar analiticamente os usos do espaço relativos a cada um desses momentos do espaço. Mais do que isso, a forma argumentativa escolhida evidencia de maneira sintética o caráter socialmente produzido do espaço enfatizado por Lefebvre em sua obra.

Com efeito, será conduzindo o leitor que espero evidenciar a ele os usos concebidos, percebidos e vividos da estação Sé. Veremos assim que tais usos apresentam algumas contradições entre si, mas significativamente também, em meio a elas, um denominador comum. Refiro-me aos usos de uma infraestrutura urbana outra: a praça pública.

PARTE I

Estudando usos de infraestructuras de movilidad urbana

CAPÍTULO 1

Usos de estações de metrô no Brasil

Em seu “Mapeamento da Pesquisa Social em Transporte”, publicado na Revista da Associação Nacional dos Transportes Públicos em 1994, Márcia Barone Pinheiro realizou um balanço da produção acadêmica no que a autora chamou de “área de pesquisa social em transportes”. Essa “área” compreende, segundo a autora, a produção acadêmica nas ciências sociais, arquitetura, planejamento urbano e economia, desconsiderando “aspectos técnicos ou tecnológicos dos transportes” abordados, por exemplo, pelas engenharias (PINHEIRO, 1994, p. 93).

Nas áreas do conhecimento contempladas pelo “Mapeamento” de Pinheiro, são identificadas pela autora quatro abordagens de estudos. A primeira, “transporte e urbano” compreende estudos realizados principalmente na área de arquitetura e urbanismo, que discutem o “transporte e processo de urbanização”, “transporte e uso do solo” e “transporte e espaço urbano”; o que, segundo a autora, acentuaria a concretização do transporte como fenômeno urbanístico e arquitetônico. A segunda vertente, “transporte enquanto políticas públicas”, compreenderia o enfoque de “políticas de planejamento do transporte coletivo e sistema viário”, “políticas de gestão” e “políticas de financiamento” do transporte. A terceira, “transporte e economia”, englobaria a “economia urbana”, “transporte e a lógica microeconômica interna de empresas” e “transporte e tarifa”. Por último, e a mais relevante para esta dissertação por compreender de modo geral as relações entre passageiros e o sistema metroviário, a temática da “apropriação do serviço pela população” englobaria dois conjuntos de estudos: os que tratam da “questão das condições de acesso da população de baixa renda, analisando-a a partir da problemática da distribuição dos serviços urbanos”, e os

estudos que tratam da questão do consumo do serviço propriamente dito — a *apropriação coletiva dos espaços das estações metroviárias*, comportamentos coletivos, condutas, percepções e representações sociais subjacentes à apropriação do serviço, com base em análises fundadas seja na *antropologia dos usos dos espaços públicos da cidade*, seja na psicologia de massas (PINHEIRO, 1994, pp. 98-99; grifos meus).

Chama a atenção, para os meus fins aqui, o segundo conjunto de estudos, referente à “apropriação coletiva dos espaços das estações metroviárias”. Apesar da referência ao termo “apropriação” — caro e de significado bastante específico às

ciências sociais —, minha leitura é de que a autora o compreende de modo próximo ao sentido daquilo que, aqui, concebo como *usos* — isto é, padrões de comportamento corporal e interações sociais. O que me leva a crer ser esse o caso é, primeiramente, o fato de a abordagem contemplar, segundo a própria autora, “comportamentos coletivos” e “condutas” (PINHEIRO, 1994, p. 99) e, em segundo lugar, o fato de ser difícil descolar esses dois fenômenos da forma corporal por meio da qual podem ser identificados pela pesquisadora e por meio da qual ocorrem. Além disso, tais comportamentos e condutas pressupõem ao menos uma forma de interação: a não verbal (FREHSE, 2017, p. 376).

A autora não indica quais trabalhos estariam especificamente circunscritos a essa abordagem, mas a mera identificação da existência deles já abre um primeiro caminho para contextualizar e justificar esta dissertação no debate acadêmico sobre o assunto. Ainda mais por, na visão de Pinheiro, haver indicação de não existir, em 1994, ampla exploração nas “pesquisas sociais sobre transportes”:

Outros paradigmas ou referências teóricas que despontam, *mas ainda sem força*, referem-se àqueles relacionados com a antropologia dos *usos da cidade*; à noção de bem público; à percepção arquitetônica dos espaços, à sociologia simbólica, à semiótica, à psicologia das massas (PINHEIRO, 1994, p. 100; grifos meus).

Isto é, a autora identificou que “o reconhecimento da importância da questão urbana” nos “centros de ciências sociais” era “consensual”, mas a tematização dos transportes “ainda [era] pequena” (PINHEIRO, 1994, p. 95). Mesmo assim, à época, o balanço de Pinheiro apontou um aumento considerável do número de teses e dissertações no Brasil sobre o referido tema a partir de 1980. Se considerarmos que a primeira linha de metrô do Brasil, a Linha Azul do Metrô de São Paulo, só foi concluída em 1978, seria também a partir dessa época que se esperaria surgirem as primeiras produções acadêmicas na “pesquisa social” – como define Pinheiro – sobre o metrô.

De fato, foi apenas no “Mapeamento” de Pinheiro que notei, de modo explícito, a identificação da abordagem dos usos de estações de metrô – ainda que nem sempre definidos e tampouco como esses usos são apreendidos – como um tema específico de pesquisa e carente de abordagens nas ciências sociais até 1994. É por este motivo que o mapeamento foi aqui citado.

Agora, há como avançar no balanço da produção acadêmica sobre o tema: uma vez que o referido “mapeamento” de Pinheiro contemplou a produção até 1994,

há, ao menos, 24 anos — até o ano de 2018 — para avaliar como a temática continuou a ser trabalhada. Mas não sem antes também retomar à produção do período que Pinheiro já contemplara. Afinal, apesar de ter identificado a “apropriação do serviço pela população” fica sem resposta a pergunta hipotética: “Como a população se apropriava, nos termos da autora, do serviço segundo os trabalhos acadêmicos produzidos até 1994?” Por conseguinte, não há pistas sobre os usos das estações de metrô que as publicações podem ter trabalhado e identificado.

Consultando a base Scielo, o banco de teses e dissertações da Universidade de São Paulo (USP) e da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), além da coleção “Memória Técnica” do acervo da Biblioteca “Neli Siqueira”, que reúne dissertações e teses nas mais diversas áreas que tenham, de algum modo assumindo estações de metrô e seus usos como subtema, identifiquei entre 1974 — ano do início da operação do primeiro trecho da Linha Azul do Metrô de São Paulo — e 1994 — ano do mapeamento de Pinheiro, apenas quatro trabalhos de três autoras (ARAÚJO, 1987; GUEDES e PINHEIRO, 1992; GUEDES, 1992; PINHEIRO, 1992) em duas áreas do conhecimento: arquitetura e psicologia. A partir de 1994, encontrei, nas mesmas bases, outros trabalhos na arquitetura (HATANAKA, 2009; SANDRIN, 2018), na psicologia (SANTOS, 2006) e na comunicação (CAIAFA, 2006; 2008^a; 2008^b; 2009; 2011 e 2015) dos quais pude interpretar usos de estações.

Por meio da análise da produção acadêmica encontrada, identifiquei que os usos de que tais trabalhos tratam se inserem em duas chaves analíticas principais. São abordados, em uma chave, usos que nomeio de *modernos e/ou tradicionais* nos metrôs de São Paulo e Rio de Janeiro. Em outra, identifiquei usos *funcionais e/ou culturais* do metrô de São Paulo.

Os termos *moderno e tradicional* empregados têm uma acepção específica para a maneira como uma parte da bibliografia aborda os usos de infraestruturas urbanas e que tem no início das operações do metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro um marco temporal: o comportamento corporal e as interações sociais empregadas em meios de transporte que precedem o início dessa operação seriam tidos como tradicionais. Faz referência, por exemplo, aos usos realizados em pontos de ônibus e nos próprios ônibus. Os usos *modernos*, por sua vez, fazem referência aos comportamentos corporais e interações sociais de que o passageiro dispõe para circular em estações de metrô e trem.

Já os termos que designam usos *funcionais* e *culturais* têm por referência, de um lado, o que se entende, com já visto, por função primordial das infraestruturas de mobilidade urbanas. De outro, têm-se os usos que são entendidos e descritos pela própria Companhia do Metropolitano de São Paulo como “culturais”. Aqui, este termo é compreendido de modo estreito e atrelado à concepção de “cultura” que o Metrô emprega. Isto é, ciente que ele pode ter acepções mais complexas estas não são aqui trabalhadas.

Vale indicar, por fim, que os trabalhos observados no contexto brasileiro se referem exclusivamente aos contextos da cidade de São Paulo e do Rio de Janeiro, o que não significa que no Brasil sejam apenas essas duas cidades a dispor de um sistema ou malha metroviária, conforme abordagem na Introdução.

Usos modernos e tradicionais

Identifico, em trabalhos acadêmicos entre 1987 e 2015, principalmente nas áreas de conhecimento da psicologia, arquitetura e comunicação referenciadas nas bases anteriormente indicadas, que o objeto de estudo de fundo são, de um lado, as relações entre o ambiente construído do metrô e os seus usuários – termo que se refere de modo generalizado àqueles que eu considero aqui “passageiros” do metrô. De outro lado, há quem se debruce sobre a maneira pela qual o ambiente físico do metrô produz ou até mesmo condiciona aquilo que assumo como comportamentos corporais dos usuários.

Os estudos analisados a seguir adotam, por vezes, o termo “metrô” indistintamente, de modo que ele traduz ora a estação, o meio de transporte, os túneis e trilhos e mesmo os vagões. Mesmo assim, é possível deduzir ao longo da leitura, em quais momentos o termo “metrô” se refere à estação. Ela é, a meu ver, um dos elementos do sistema metroviário ao qual os passageiros têm acesso, além, é claro, dos vagões. Aqui, reitero que apesar de os trabalhos contemplarem também o que ocorre nos vagões, o foco deste estudo são as estações.

Independente da não distinção que fazem entre a viagem de metrô e a estação de metrô, os trabalhos a seguir compartilham um enfoque específico sobre o espaço das estações de metrô. Assumem “o metrô” como um espaço da modernidade, cuja principal marca seria a funcionalidade e racionalidade (GUEDES e PINHEIRO, 1990, p. 25; GUEDES, 1992, p. 65 ; PINHEIRO, 1992, p. 79; CAIAFA, 2006) e, ainda, a visão

de que esta modernidade seria imposta como uma forma de exercer dominação perante os usos dos “tradicionais” passageiros (ARAÚJO, 1987, p. 174; GUEDES, 1992, p. 69 ; PINHEIRO, 1992, p. 146; CAIAFA, 2006, p. 53).

Há que se ressaltar que em diversos momentos essa particular visão de modernidade acaba exprimindo por meio de diversos termos a noção do moderno como “novo”. O espaço, o transporte e a tecnologia envolvendo o metrô seriam novos (ARAÚJO, 1987, p. 8, 174; GUEDES, 1992, p. 58 ; PINHEIRO, 1992, p. 79) nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro — cujos sistemas metroviários são os analisados pelos trabalhos que selecionei no contexto brasileiro — tanto no sentido de serem inéditos nesses contextos quanto no sentido de se oporem, se afastarem e se distinguirem do espaço, do transporte e da tecnologia de outros meios de transporte.

A visão que as autoras Ane Shyrlei Araújo, Cecilia Elena Fuentes Guedes, Marcia Barone Pinheiro e Janice Caiafa revelam sobre uma modernidade que impõe comportamentos no metrô sugere que a maneira como o passageiro se comporta (GUEDES, 1992, p. 69) — ou deve se comportar — também seria moderna: racional, funcional e cumprindo as regras de uso do modal (GUEDES, 1992, p. 105; PINHEIRO, 1992, p. 122). Ao mesmo tempo, sempre que se notou o não cumprimento dessas regras de comportamento — ou das representações de uso do espaço concebido, como mencionei na Introdução —, notou-se também a percepção de uma certa “incompatibilidade” do não cumprimento dessas regras de comportamento em um espaço considerado “moderno” (ARAÚJO, 1987, p. 147; GUEDES, 1992, p. 68; PINHEIRO, 1992, p. 122).

É o que parece já indicar, à sua maneira, a tese *Leitura de Usos no Transporte Metroviário: Estação Sé*, de Ane Shyrlei Araújo (1987). Apesar de realizada na área da arquitetura e do urbanismo, esta tese foi por mim identificada como o primeiro trabalho acadêmico brasileiro a abordar um lado “social” na pesquisa sobre transporte, da maneira como colocou Pinheiro (1994), isto é, não contemplando aspectos técnicos e tecnológicos do metrô. De fato, a autora tem por objetivo “fazer emergir a fala significativa dos que vivenciam, no dia a dia, a realidade do transporte metroviário da Estação Sé” (ARAÚJO, 1987, p. 19). Com foco nos usuários do transporte, isto é, naqueles que, para a autora, são “participante[s] no transporte como prestação de

serviço” (ARAÚJO, 1987, p. 35), ela indaga de que forma “uma tecnologia¹² desenvolve comportamentos, redefine fronteiras sensoriais, estimula percepções e, portanto, gera linguagens”.

O que Araújo parece propor é, em primeiro lugar, um entendimento de usos que está diretamente relacionado com o comportamento corporal de passageiros do metrô, enquanto realizam o que ela denomina “sequência trajetual” – isto é, o trajeto que envolve o embarque e desembarque no metrô ou o que envolve a transferência de linhas em uma estação:

Para os que embarcam e desembarcam na Sé o trajeto seria os acessos à Estação pelas escadas fixas ou rolantes, bilheterias, bloqueios, circulação, escadas fixas e rolantes no interior da estação, plataformas de embarque/desembarque. E para os que se transferem de linha, desembarque e acesso à plataforma de embarque vivenciando o fluxo, escolha de destino, enfim, todos os elementos citados, num espaço bem mais concentrado, onde inexistem bilheterias e bloqueios” (ARAÚJO, 1987, p. 19).

A autora identifica que a disposição de todos os elementos físicos da estação propõe um uso da mesma, como a própria sequência trajetual. É o que ela denomina “proposta de uso” (ARAÚJO, 1987, p. 50) e configuraria, na minha visão, uma concepção determinista do espaço. No entanto, os usuários não necessariamente adotam esta proposta e criam “novos princípios de ordem” para a sequência trajetual. É o que ela denomina “uso efetivo” (ARAÚJO, 1987, p. 50).

Há que se ressaltar que a autora se refere a uma “leitura” de usos pelo fato de compreender a estação de metrô como uma “emissor[a] de mensagens” (ARAÚJO, 1987, p. 18). Na visão dela, o espaço emitiria uma mensagem de “proposta de uso” e o usuário, leitor dessas mensagens, as traduziria no seu próprio comportamento corporal. A particularidade está no fato de que o usuário é, na verdade, um grupo diverso e heterogêneo e, portanto, seriam diversas as formas de ler a mensagem sobre os “usos propostos”. É aí que entram os “usos efetivos”. Eles estariam ligados à “capacidade real do usuário, que ao responder à solicitação metroviária, cria o que ele entende por uma lógica coerente e ordenada do seu agir habitual no transporte” (ARAÚJO, 1987, p. 18).

É principalmente por meio do estudo da comunicação visual do Metrô que a autora reconhece o desencontro entre a “proposta de uso” e o “uso efetivo” (ARAÚJO,

¹² Por “tecnologia”, a autora entende o Metrô de São Paulo, em especial, as suas estações (ARAÚJO, 1987, p. 2).

1987, p. 50) da estação. Ela toma a comunicação visual das estações do metrô como uma forte expressão da “proposta de uso” e do que seria a “sequência trajetual”. A comunicação visual indicaria, afinal, as direções — que, na maneira como proponho os usos concebidos, seriam concebidas pelo Metrô e que este acredita que são — as “desejadas” ou mesmo realizadas pelo usuário. No entanto, uma entrevista realizada em 1987 pela autora com um dos arquitetos da estação Sé, Roberto MacFadden, parece indicar que a comunicação visual não era, da parte dos acabamentos e da própria arquitetura, uma preocupação primordial:

A maldita da comunicação visual; disseram que precisava ser iluminada, que ela era fundamental e que as pessoas se desorientam. Quando as pessoas entram no subterrâneo, perdem o norte-sul, leste-oeste. Não se precisa dar esta importância exagerada à comunicação visual. A pessoa usa a sinalização muito pouco. Usa dois, três dias. O normal é as pessoas seguirem a massa. O cidadão entra na Norte-Sul, ele quer saber: Santana ou Jabaquara? Qual o sentido de direção para Santana e Jabaquara, dentro da plataforma. O cidadão quer saber a saída. Só isso. Não há mais nada. Isto se resolve com duas placas na linha de bloqueio, uma placa na linha Santana e outra na Jabaquara. Mesmo porque, passando a linha de bloqueio, ele só pode ir para duas direções (MacFADDEN *apud* ARAÚJO, 1987, p. 54).

As falas de usuários e de funcionários em entrevistas realizadas em 1987 revelaram à autora que a comunicação visual não estimularia a “proposta de uso” que parecia tão clara para o arquiteto. A comunicação visual acabaria sendo, na verdade, uma indutora dos “usos efetivos”, uma vez que a comunicação visual e a sinalização de direções se tornavam, de alguma forma, abertas à interpretação dos passageiros. É o que expressam algumas falas de usuários entrevistados sobre “as placas confundem”; “as pessoas do interior preferem perguntar para outras do que olhar para as placas”; “as placas não falam o que eu preciso saber”, entre outras (ARAÚJO, 1987, pp. 150-151).

De modo semelhante, funcionários da estação identificaram, segundo a autora, essa insuficiência das informações expressas nas placas para os usuários: “há os que além das placas, procuram a gente para confirmação”; “há o problema das pessoas analfabetas. Com a Linha Leste-Oeste tem muita gente que não sabe ler. Devia ter desenhos para ajudar” (ARAÚJO, 1987, pp. 152-153).

A autora chega a uma conclusão sobre os usos. A dificuldade de compreensão das placas e a demanda por constante ajuda de funcionários para complementar ou confirmar as informações nelas dispostas, revelaria que “a Cia. do Metropolitano, operando com uma tecnologia de ponta, nega a anterior experiência do cidadão em

transportes” (ARAÚJO, 1987, p. 175). Os usos efetivos mostrariam, assim, que o usuário usa o transporte metroviário — aquele que denominei como “moderno” — carregando consigo, uma “memória repertorial de usos” que têm por referência os usos de outros transportes — “antigos” — como o ônibus, por exemplo, onde há ainda menos informações sobre direções e trajetos, e que obriga o usuário a demandar esclarecimentos a um funcionário ou a um outro passageiro. Nas palavras da autora,

uma tecnologia de ponta, em sua memória repertorial de usos, cria correspondências em que o novo e o antigo se interpenetram. Há movimentos dialéticos onde esta memória de usos aspira insistentemente ao distanciamento do que envelheceu; ao mesmo tempo, a imaginação ao ser impulsionada pela novidade, encontra-se em seu passado mais remoto (ARAÚJO, 1987, p. 174).

A conclusão de Araújo sobre uma relação temporal entre a proposta de uso e os usos efetivos, isto é, um considerado “novo” e outro “antigo”, parece estar presente também no trabalho de Cecília Elena Fuentes Guedes e de Márcia Barone Pinheiro (1990), ambas pertencentes, à época, à Gerência de Operações do Metrô de São Paulo.

Preocupadas em investigar os principais elementos condicionantes de reações coletivas no Metrô, “tais como princípio de tumulto, ameaças de reações violentas e pânico coletivo” (GUEDES e PINHEIRO, 1990, p. 23), as autoras identificaram “três pontos fundamentais que, entrelaçados, formam uma rede estratégica de causas” (GUEDES e PINHEIRO, 1990, p. 24) desses fenômenos. São os “*problemas na qualidade do serviço, especificidades na relação usuário x espaço metroviário; e deficiências emergentes no momento da anormalidade (contexto situacional)*” (GUEDES e PINHEIRO, 1990, p. 24; grifos no original).

A fim de abordar os dois primeiros pontos, as autoras recorrem a caracterizações da materialidade física das estações do Metrô de São Paulo de modo a evidenciar como as reações coletivas são, de algum modo, incompatíveis com este espaço. Afirmam as autoras quanto aos problemas na qualidade do serviço:

O Metrô de São Paulo sempre se caracterizou por uma racionalidade, eficiência e prestação de serviço muito superior aos demais transportes de massa da cidade. Essa sua característica se constituiu em objeto propício de idealizações, e foi a base da imagem positiva que o Metrô construiu entre seus usuários. Em concordância a tal imagem, observou-se, em geral, obediência às regras do metrô, confiança nos técnicos e funcionários e uma crença na infabilidade do sistema.

No momento em que começam a surgir problemas na prestação de serviços (superlotação, filas, atrasos), dada a complexidade operacional trazida pela expansão da rede, esta imagem de eficiência se vê abalada, gerando níveis de frustração e insatisfação que podem ser o estopim de reações violentas de massa (GUEDES e PINHEIRO, 1990, p. 25).

O que é possível depreender do trecho citado é que o sistema metroviário, quando funciona sem falhas na operação e atendendo às expectativas dos usuários, pressupõe um determinado comportamento do usuário, um comportamento corporal obediente às regras do Metrô. No entanto, tão logo a qualidade do serviço decaia, o comportamento corporal dos usuários também se modifica, tendendo ao que as autoras chamam de “reações coletivas” (GUEDES e PINHEIRO, 1990, p. 24).

Quanto às especificidades na relação usuário e espaço metroviário, o espaço é novamente descrito pelas autoras de modo a expor uma distância que elas identificam entre o espaço moderno do metrô e um universo cultural dos usuários. E que, ao que ela indica, não seria igualmente moderno por não dominar as tecnologias metroviárias:

a existência de um espaço caracteristicamente moderno, funcional, utilitário, asséptico e automatizado, como é o caso do Metrô, contribui para vivências dessincronizadas do universo cultural dos indivíduos, gerando situações de distanciamento de não-familiaridade e de ruptura de vínculos sociais. Tais significações provocam sentimentos ambíguos como admiração pelo status de “moderno” de um lado, e, de outro, insegurança e abandono, além de um sentido de inferioridade em função da falta de domínio da tecnologia (GUEDES e PINHEIRO, 1990, p. 25).

Guedes e Pinheiro voltam a discutir usos das estações em 1992, em suas dissertações de mestrado respectivamente em psicologia e em arquitetura. Suas abordagens parecem desdobramentos do artigo que publicaram em 1990 sobre “comportamento de massa”. Ao investigar sobre o tipo de aglomeração que ocorre no metrô e os efeitos psicológicos dessa aglomeração para seus passageiros, parece ampliar os argumentos sobre os problemas na qualidade do serviço referenciados no artigo de 1990. Novamente, ela associa o espaço do metrô à modernidade: seria este uma “marca da modernidade” (GUEDES, 1992, p. 51). Ela identifica o metrô também como um “lugar de passagem”, onde “os contatos sociais são marcados pela impessoalidade e pressa” e onde “os atores estruturam a sua conduta através de necessidades, valores, motivações específicas e também de regras tácitas de circulação e de códigos de uso impostos por um meio de transporte com características bastante peculiares” (GUEDES, 1992, p. 4). Predominam assim

interações marcadas pela “frieza, indiferença, alheamento”, individualismo e anonimato, revelando “uma das principais características do espaço metroviário, que é a funcionalidade, o uso para o deslocamento rápido, ou seja, um espaço de transitoriedade, onde não há encontros ou trocas e as ações são marcadas pelo automatismo” (GUEDES, 1992, pp. 70-71).

A autora indica, em determinado momento, que o espaço seria apenas o “cenário onde a multidão circula” (GUEDES, 1992, p. 12). Nesse sentido, o espaço não seria mais do que um pano de fundo. No entanto, tendo também indicado o metrô como “marca da modernidade” e entendendo que essa modernidade é “imposta como uma forma de dominação” (GUEDES, 1992, p. 69), e, pelo que entendo, o espaço assume uma visão determinista, impondo comportamentos como forma de dominação. É seguindo esta lógica que a autora afirma que

existe praticamente um consenso entre os passageiros de que o metrô trouxe “civildade” às pessoas e à própria cidade. E essa ideia está intimamente relacionada à marca da modernidade, ou seja, *o metrô educou as pessoas* para viverem padrões de primeiro mundo. [...] O próprio uso de um transporte com tais características parece conferir status àqueles que o utilizam, mas isto é algo ambíguo, indicando também que as pessoas não estavam preparadas para receber esta tecnologia, tanto que precisaram ser educadas para tal fim¹³. Esta situação, sem dúvida, evoca sentimentos de inferioridade, e a ambiguidade aqui sugerida se deveria, então a uma modernidade imposta como forma de dominação, tal como afirmou [Renato] Ortiz (GUEDES, 1992, p. 69; grifos meus).

Não restam dúvidas de que o olhar da investigação está focado naquilo que aqui denomino comportamentos corporais dos usuários, só que ligados estritamente ao transporte. Uma vez que a autora identifica que a “conduta [dos passageiros] se dá por imitação”, certamente seria esse um motivo também de ela ter identificado “pouca diversidade de uso” no metrô (GUEDES, 1992, pp. 64-65).

Apesar dessa conduta mimética e da pouca diversidade de uso, ainda assim no metrô há a irrupção do “comportamento de massa”. Ele ocorre apenas quando a ordem espaço-temporal dos atos previsíveis [da “multidão”] sofre algum tipo de ruptura (GUEDES, 1992, p. 3).

Predomina, no trabalho de Guedes, a visão do metrô como uma marca da modernidade. Como tal, o espaço do metrô imporia um comportamento corporal

¹³ A autora refere-se ao “Programa de Treinamento da População”, iniciativa do Metrô de São Paulo antes do início da operação em 1974 para instruir os futuros passageiros sobre o funcionamento desse meio de transporte.

“cotidianizado”, sendo “funcional”, usado “para o deslocamento rápido” e de transitoriedade; portanto, um uso estritamente ligado ao transporte. Mesmo quando há uma ruptura dessa cotidianidade, isto é, na emergência de um comportamento de massa, este comportamento permanece relacionado pela autora ao transporte, na medida que expressa a insatisfação do usuário com o serviço.

A visão de uma modernidade que se expressa como dominação e imposição de comportamentos aparece novamente em *Vivência de Modernidade no Urbano: O Metrô de São Paulo, Representações e Apropriações pelo Usuário*, dissertação de mestrado de Márcia Barone Pinheiro (1992, p. 27).

Por “apropriações” a autora compreende um

esquema específico de representações e *condutas* desenvolvido pelos indivíduos na relação com o ambiente e seus espaços, que envolve um aprendizado progressivo da especificidade de um lugar, de seus aspectos cotidianos, e um processo complexo de atribuição de sentido aos mesmos (PINHEIRO, 1992, p. 44; grifo meu).

Ao estudar as características da “apropriação de um serviço de transporte coletivo moderno” (PINHEIRO, 1992, p. 145), novamente interpreto que “apropriação” pode remeter ao comportamento corporal por envolver condutas que parecem ser corporais. No entanto, a autora agora distingue dois padrões de apropriação predominantes em dois períodos da operação do Metrô de São Paulo para constatar que a forma de apropriação se diferencia entre classes sociais e diz algo sobre o serviço ofertado.

O primeiro período compreende o intervalo entre 1974 e 1981, quando a operação se restringia à Linha Azul. Frequentado então por um perfil de usuários de classe média, a autora identifica que a apropriação do metrô pelos usuários se dava de forma “constrangida, através de usos impostos, configurando uma ‘civildade compulsória’” (PINHEIRO, 1992, p. 148). Entre os motivos para esse tipo de apropriação estariam (i) um alto padrão de serviço — a que, sendo satisfatório, os usuários responderiam com “uma apropriação responsável, através de uma conduta de civildade, conservação e respeito”; (ii) um ambiente persuasivo a este comportamento; e (iii) um status e projeção social que o uso do metrô ofereceria, como uma “ilusão de pertencimento a uma modernidade mais ampla”, a do “Primeiro Mundo” (PINHEIRO, 1992, pp. 148-149).

O segundo período, entre os anos de 1982 e 1990, teria sido marcado pelo início da operação da Linha Vermelha, alterando o perfil socioeconômico dos usuários,

e por uma queda na qualidade do serviço devido à maior complexidade da operação agora composta por duas linhas. Durante esse período, a autora identifica que “a apropriação constrangida perde sua força, a civilidade compulsória se dilui”. Por outro lado “[m]ultiplicam-se reações de insatisfação e crítica e começa a se esboçar uma nova interlocução, já conhecida das classes populares, para se fazer ouvir: vandalismos, depressões” (PINHEIRO, 1992, p. 149).

Em certa medida, a percepção de que a apropriação dos espaços de transporte ocorreu de modo ideal no primeiro período e não tão ideal no segundo, remete, para a autora, à uma visão e expectativa do próprio Metrô de São Paulo sobre o comportamento da população em seu “espaço moderno” (PINHEIRO, 1992, p. 61). Isto é, remete ao que anteriormente chamei de usos concebidos.

O que é possível concluir sobre o trabalho de Pinheiro é que este reforça a ideia que aparece em Guedes (1992), de um espaço moderno que se impõe e impõe um comportamento ideal (a “apropriação constrangida”); mas este só dura até o momento em que a operação deixa de ocorrer satisfatoriamente. O elemento que a autora considera, e que não figura na abordagem de Guedes, são classes sociais, que também marcariam as formas de apropriação do espaço. Por ambas as pesquisadoras serem, à época, funcionárias da Gerência de Operações do Metrô de São Paulo, é possível imaginar que a conclusão a que chegaram poderia ser, também, uma visão da empresa.

Pouco mais de uma década se passou até que abordagens de usos das estações de metrô voltassem a figurar no cenário acadêmico brasileiro como problema de investigação científica. Foi na área da comunicação que Janice Caiafa publicou, em 2006, “Solidão Povoada: Viagens Silenciosas no Metrô do Rio de Janeiro” (CAIAFA, 2006). Diferente dos trabalhos sobre o Metrô de São Paulo que reconhecem nas estações e no serviço de transporte uma marca da modernidade e uma tecnologia, a visão predominante da autora sobre o metrô do Rio de Janeiro no referido artigo é a de um “equipamento coletivo” (CAIAFA, 2006, p. 53), por desempenhar uma função e prestar um serviço.

No entanto, como um equipamento coletivo, ele também possuiria e seria fruto, segundo a autora, um “projeto de poder” com “consequências para o tipo de sociabilidade que se produz[em]” nele (CAIAFA, 2006, p. 53). Nesse sentido, já mais alinhada com as produções anteriores aqui apresentadas, a autora entende tanto as estações como os vagões como determinantes de um comportamento corporal.

É nessa perspectiva que a autora afirma que se trata de um “ambiente exigente” que pressupõe “requisitos” específicos para uso, isto é, de conhecimento e habilidade prévios ou que possam ser aprendidos mediante instruções ou conforme o uso desse meio de transporte (CAIAFA, 2006, pp. 48-49). Ao descrever detalhadamente como passageiros empregam seus corpos para acessar o metrô e simultaneamente lidar com os demais passageiros que tentam fazer o mesmo, a autora diz existir um “ritmo coletivo” que é evidenciado pela capacidade de convivência no metrô e que, de certa forma, revela características dos sistemas metroviários de cada cidade:

No metrô se evidencia particularmente a necessidade desse traquejo para conviver com outros numa cidade, dividir o espaço, acompanhar o fluxo que se produz. É preciso renunciar em parte aos gestos familiares, que faríamos, se estivéssemos, por exemplo, em casa. Aprendemos um ritmo coletivo. Há uma fruição possível em ingressar nessa onda coletiva: não se está em casa, é preciso recolocar o corpo, e isso pode ser uma experiência interessante. O metrô é um circuito de direções precisas, o que gera certas *exigências*. É uma *tensão* urbana, uma *fricção* que anima os corpos (CAIAFA, 2006, p. 48; grifos da autora).

A citação destaca sobremaneira o olhar da autora sobre o comportamento corporal. Ele também perpassa o âmbito das interações sociais a partir do momento em que a autora enxerga o metrô como um “espaço em que pessoas de diferentes regiões da cidade se avistam e contemplam suas diferenças”, e que este é também espaço de “encontro coletivo de desconhecidos” (CAIAFA, 2006, p. 55).

Ao tratar apenas do momento da viagem de metrô e não propriamente do que ocorre nas estações, Caiafa nomeia ações como bisbilhotar a leitura do outro passageiro, observar as tatuagens de uma pessoa como “interação silenciosa”. No entanto, ela pontua que para que o “encontro” e as consequentes “interações silenciosas” ocorram, é necessária uma “folga” das regulações tipicamente impostas a esse equipamento coletivo (CAIAFA, 2006, pp. 54-55):

Para que esse encontro se dê, contudo, o peso da normatização não pode ser predominante. [...] Para que o ritmo coletivo se construa e permita o encontro urbano entre os desconhecidos que frequentam o metrô, estes precisam fruir de alguma liberdade (CAIAFA, 2006, pp. 54-55).

Ou seja, o encontro e a interação silenciosa seriam formas de usar o metrô que fugiriam às imposições e “exigências” do ambiente metroviário.

Mediante o foco da autora em comportamentos corporais e interações sociais é possível, nesse sentido, interpretar que apesar de não falar propriamente em usos, ela os identifica, nos termos que adoto aqui, como os usos de passageiros

relacionados ao *encontro*, e aqueles referentes ao *transporte e à circulação desses passageiros*.

Em “Uso e consumo no metrô do Rio de Janeiro” (CAIAFA, 2008a), o metrô continua sendo definido pela autora como um “equipamento coletivo” que pressupõe um projeto de poder. Mas, desta vez, Caiafa passa a ressaltar o “aspecto do controle” (2008a, p. 107) que indica existir nesse equipamento. Por entender que “equipamentos coletivos surgem originalmente no perímetro da atividade estatal”, o controle a que ela se refere seria uma manifestação do poder do Estado, alinhada com o que apontou em 2006 sobre o metrô possuir regulações da maneira como o usuário se comporta. Aqui, a definição de usos já não aparece em direta consonância com a maneira como é adotada nesta dissertação e se apresenta, primeiramente, em oposição ao que a autora identifica como “controle”:

Os equipamentos coletivos surgem originalmente no perímetro da atividade estatal. De fato, o Estado se apoiou neles para consolidar seu poder. Assim, por exemplo, os hospitais, as escolas, as autoestradas, as creches — estes e outros equipamentos coletivos foram pontos de ancoragem do Estado no contexto do estabelecimento de relações capitalistas de produção econômica e subjetiva. É o aspecto de *controle* do equipamento coletivo. Por outro lado — e no mesmo golpe em que se exerce o controle — num equipamento coletivo se geram também fenômenos que podem ser utilizados pelos indivíduos fora do esquadramento pelo Estado ou por qualquer outro gestor. Esses fenômenos confluem na figura do *uso*. Trata-se do uso de um serviço público — destinado a uma coletividade e de importância suficiente para estar em algum grau na alçada do Estado (CAIAFA, 2008a, p. 107; grifos no original).

Resumindo, a “possibilidade de utilização dos equipamentos coletivos para além do esquadramento do controle é [sic] portanto, o *uso*. É o ponto de vista do usuário num equipamento de serviço” (CAIAFA, 2008a, p. 108; grifos no original). A noção de uso seria ainda reforçada pela definição de “direito de uso” de um serviço público (CAIAFA, 2008a, p. 108).

Além do controle, Caiafa ainda faz referência ao “consumo” como dimensão intrínseca ao equipamento coletivo e que se opõe ao uso, mas não ao controle. Preocupada com a — à época — iminente privatização da operação do Metrô do Rio de Janeiro, ela anuncia que, com a privatização do serviço, o usuário perde seu “direito de uso” e passa a ser considerado “cliente”, em uma mudança significativa da relação entre o passageiro e o espaço do metrô.

Sob a égide do Estado a dimensão do uso é muitas vezes ameaçada, os regimes de gestão privada oferecem novas dificuldades. [...] Um fenômeno central no regime de gestão privada dos equipamentos coletivos é a

passagem do *uso* ao *consumo*. A questão não é mais o *direito de uso*. É todo um novo tratamento que se inaugura. Não se é tratado mais como *usuário*, mas como *cliente*. Quando entramos no metrô, não somos vistos como alguém que vai exercer um direito de uso de um serviço, mas como alguém que vai *comprar deslocamento*. Somos tratados como consumidores de deslocamento e até potencialmente de outros produtos. É toda um (sic) outra atitude que se desenvolve por parte dos operadores quando o objetivo é fazer comprar. Essa passagem do uso ao consumo não é sem consequências para as modalidades de comunicação e para as sociabilidades que vão ali se estabelecer. Toda uma política de incitação ao consumo se desenvolve — com nuances, como vemos no metrô do Rio de Janeiro, mas também com uma diretriz inarredável (CAIAFA, 2008a, pp. 107-108; grifos no original).

A noção de uso definida por Caiafa difere da adotada neste trabalho à medida que não expressa necessariamente comportamentos corporais e interações sociais, mas uma relação entre o metrô e o passageiro. Na visão da autora, "usa-se" um serviço quando ele é gerido de modo público porque o passageiro tem "direito de uso" e "consome-se" um serviço quando ele é gerido pela iniciativa privada, uma vez que o passageiro vira "cliente". No segundo cenário, uma diferença sensível seria a presença de maior quantidade de anúncios publicitários para enaltecer a imagem da própria empresa gestora do metrô. Apesar de frisar tal diferença entre uso e consumo, e como ela se reflete no ambiente metroviário, quando consulta os passageiros do metrô sobre o que acham dos anúncios publicitários, ela nota que, instados a falar sobre isso, poucos percebem a diferença entre os anúncios que eram exibidos durante a gestão pública e a gestão privada (CAIAFA, 2008a, p. 111).

A relação de publicações da autora sobre metrôs é bastante extensa, e se, nos dois primeiros artigos aqui citados ela não enfatiza o lado tecnológico do sistema metroviário, nas publicações subsequentes essa perspectiva assume um papel cada vez mais preponderante na definição do que é o metrô e na influência que ele exerceria sobre os *usos, o consumo, a comunicação e a sociabilidade* dos seus passageiros. Ao mesmo tempo, a autora não deixa de referenciá-lo como "equipamento coletivo". Em "Tecnologia e Sociabilidade no Metrô" (2008b), além de o metrô ser visto como "um meio *exigente*, marcado por *regulações* — que estipulam, por exemplo, por onde se pode ir, se se pode ir por ali, como se posicionar, etc.", ele é também entendido como "ambiente regulado e que exige, em alguma medida, um contato com a máquina — ambiente moderno que oferece e impõe ao usuário alguns tipos de automatismos" (CAIAFA, 2008b, p. 2). É em função do relacionamento com "máquinas técnicas" que a autora denomina o metrô um "ambiente maquínico":

O *ambiente maquínico* do metrô apresenta ao passageiro uma série de dispositivos técnicos que ele tem que abordar para entrar no metrô, embarcar no trem e seguir viagem. São dispositivos em algum grau automáticos e que exigem que uma relação se estabeleça com a máquina (CAIAFA, 2008b, p. 5).

Trata-se de uma visão do espaço metroviário que corrobora as abordagens mais antigas de Guedes e Pinheiro em 1990 e 1992, quando estas abordam o “ambiente moderno do metrô” como ambiente em que o comportamento corporal é imposto em grande parte e não assimilado por todos os passageiros:

Várias pessoas parecem ter dificuldade em se relacionar com esse ambiente tecnológico e podem se intimidar com suas demandas. Por outro lado, esse fenômeno não é incomum nos metrôs em geral e aparece, inclusive, na literatura sobre esse meio de transporte. É um fenômeno geral, portanto, e diz respeito ao [sic] metrôs, mas certamente se realiza localmente com suas próprias cores.

São, por exemplo, aqueles que têm dificuldade em lidar com os bilhetes ou os torniquetes. São também os que não gostam da escada automática – ou ‘escada mole’, como disse Jacira, uma usuária eventual (CAIAFA, 2008b, p. 9).

A dificuldade em lidar com o “ambiente maquínico” poderia gerar uma “timidez” no passageiro, devido a “alguma dificuldade cognitiva” ou a “um mero choque de estilos” (CAIAFA, 2008b, p. 12). Em alguma medida, ela desencadearia algo semelhante às “reações coletivas” de que abordam Guedes e Pinheiro (1990), por não haver ressonância com a modernidade da tecnologia do metrô no universo cultural de valoração do usuário (CAIAFA, 2008b, p. 10).

O tema da influência da máquina perpassa outros textos de Caiafa, por vezes se dedicando a aspectos específicos da tecnologia metroviária, como o sistema de bilhetagem (CAIAFA, 2011), mas caminhando sobretudo em direção à abordagem da vigilância como componente fundamental de sistemas metroviários cada vez mais automatizados (CAIAFA, 2015, 2017). Na visão da autora, a vigilância contribuiria ainda mais para a o entendimento do metrô como um espaço que impõe comportamentos corporais.

Entre o funcional e o cultural

Não somente os usos ligados ao transporte são abordados em trabalhos acadêmicos que contemplam usos de estações de metrô, no Brasil dos anos 1980 a

2017. Quando Guedes (1992) e Pinheiro (1992) se mostram preocupadas com as “manifestações coletivas” nas estações e nos vagões – entendidas como atos de violência e “tumulto” que tendiam a irromper quando o sistema metroviário apresentava falhas –, o Metrô de São Paulo já havia, por meio das pesquisas e estudos desenvolvidos pela própria empresa, apresentado formas de evitar que situações como essa voltassem a ocorrer. Entendendo que tais falhas aconteciam em função da complexificação da operação e, ademais, que a queda da qualidade do serviço provocou insatisfação do usuário, a ponto de ocorrerem as referidas manifestações coletivas, o Metrô de São Paulo parte do pressuposto de que um relacionamento mais próximo com o usuário poderia inibir as ações indesejadas (GUEDES e PINHEIRO, 1990, p. 28). Uma das medidas tomadas pela empresa para fortalecer esse relacionamento foi “humanizar” as estações por meio da oferta de atividades culturais, como apresentações de música e de teatro, além de exposições temporárias e a disposição de obras de arte no interior das estações (GIOSA, 1994, p. 7; SANTOS, 2006, p. 57; HATANAKA, 2009, pp. 49-50; SANDRIN, 2018, p. 78).

Foi nesse contexto que, para além dos estudos voltados aos usos que chamei de “funcionais” das estações, isto é, ligados à função de circulação de passageiros, passaram a ocorrer estudos voltados para os usos culturais das estações do Metrô de São Paulo.

Os trabalhos de Ricardo Gomides Santos (2006), Conceição Midori Hatanaka (2009) e Ewely Branco Sandrin (2018) investigam, por diferentes perspectivas, o “Programa Ação Cultural” e o projeto “Arte no Metrô” de São Paulo e a relação destes com os passageiros do metrô da cidade de São Paulo. No entanto, entendo que uma questão que perpassa os três trabalhos é se os usuários notam a presença de obras de arte e atividades culturais nas estações e, quando estas são percebidas, em quais condições isso ocorre e quais efeitos provocam nos mesmos passageiros.

Na dissertação de mestrado em psicologia, *Obras de Arte no Metrô de São Paulo: Um Estudo junto aos seus Usuários* (2006), Ricardo Gomides dos Santos tem por principal interesse a “recepção estética dos usuários do Metrô de São Paulo para com suas obras de arte”, sendo esta recepção estética apreensível por meio da “percepção que o usuário tem do espaço” (SANTOS, 2006, p. 7). O autor identifica que os aspectos funcionais da estação são percebidos em detrimento dos aspectos formais, sendo um reflexo disso a maneira como as obras de arte são percebidas pelos passageiros: “desde o não reconhecimento de sua existência até sua

assimilação utilitária - elas existem para quebrar a rotina ou ocupar lugares vazios” (SANTOS, 2006, p. 7). Mais do que isso, o autor indica que a percepção primordial da funcionalidade para o transporte só seria quebrada nos momentos em que há espera, ou seja, no “enquanto”:

A percepção e até mesmo o uso do metrô em atividades não relacionadas ao deslocamento regeriam-se por uma condicionalidade: ocorrem *enquanto* não é possível avançar. A maioria dos meus entrevistados concedeu a entrevista *enquanto* uma pessoa esperada não chegava, *enquanto* não era a hora marcada para ir ao trabalho ou ao médico (SANTOS, 2006, p. 109 – grifos do autor).

Ele reconheceria assim que não existe propriamente uma prática intencional de ir à estação de metrô para ver obras de arte e exposições, como se vai intencionalmente a um museu ou galeria. O autor conclui, portanto, que os usos da estação para exposições de arte só teriam assim o efeito desejado *enquanto* os usos relacionados ao transporte não ocorrem como o esperado.

Ao invés de preocupar-se com a percepção das obras de arte pelos usuários, Conceição Midori Hatanaka volta-se às interações entre usuários e as obras de arte em sua dissertação de mestrado *Arte no Metrô – A Obra de Arte no Espaço Público do Metrô de São Paulo* (2009a) e no artigo “Percepções em Arquitetura e Arte e o Imaginário Cotidiano do Uso das Estações do Metrô de São Paulo” (2009b).

Hatanaka propõe que os usos relacionados às artes também ocorrem no “enquanto”, mas, diferente da percepção de Santos (2006), seria enquanto ocorrem os usos relacionados ao transporte, por meio de “fragmentos do olhar”:

As interações e a constatação de visibilidade da obra de arte se dá apesar do usuário estar neste contexto de ritmo acelerado nas estações do metrô, através dos fragmentos do olhar colecionados no trajeto que podem algum dia, num momento de *insight* vir à tona através de uma identificação, uma sensação, uma lembrança, porque há sempre o inesperado.

As interações podem se dar com as obras, por empatia com o artista, pelo desencadeamento de situações que provocam esta empatia ou porque remete a um misticismo tão comum presente no sincretismo religioso desta cidade multicultural que é São Paulo (HATANAKA, 2009 a, p. 70; grifos no original).

Por sua vez, Ewely Branco Sandrin (2018) ao investigar, por meio de entrevistas com usuários, os significados da arte nas estações do Metrô de São Paulo para o próprio Metrô, para o usuário e para o artista, identifica os significados são diferentes para cada um deles.

Para o Metrô, a presença das obras de arte

valorizar[ia] a arquitetura, levar[ia] aos espaços do metrô maior qualidade de vida; poderia significar a transmissão de ‘mensagens educativas através de elementos, que, por sua plástica, aguçam a curiosidade, estímulo ao respeito e noção de conservação dos espaços coletivos’ (SANDRIN, 2018, p. 81).

Para os artistas das obras expostas, seria “significativo ter seus trabalhos expostos para um público mais amplo do que o alcançado nos ambientes de museus e galerias” (SANDRIN, 2018, p. 83), e empresas privadas poderiam se interessar pelas obras. Ou seja, seria uma publicidade do trabalho.

E, por fim, a autora identifica que, para os usuários, as obras permanentes deixam de ser notadas pelo fato de estarem posicionadas sempre nos mesmos lugares e, por vezes, não nos pontos em que há o maior fluxo de passageiros. Em certa medida, o que ela parece identificar é que, para os usuários, os usos relacionados à arte acabam se *camuflando* em meio aos usos do transporte. Diz um entrevistado da pesquisa que, por outro lado,

“Quando ‘a obra é permanente ela passa a ser integrada, se torna cotidiano e não é percebida. Quando você passa e vê algo diferente a tua curiosidade é aguçada para ver o que é ou se tem alguém interagindo você vai também” (SANDRIN, 2018, p. 84).

Ou seja, para os usuários, as obras permanentes do metrô não apresentariam a mesma atratividade que aquelas temporárias.

Em certa medida, todos os trabalhos são perpassados noções de espaço, de comportamentos corporais e de representações sobre o espaço da estação. Assim, parece estar presente nas obras de Araújo (1987), Guedes e Pinheiro (1990), Guedes (1992) e Pinheiro (1992), contempladas na seção “Entre o ‘moderno’ e o ‘tradicional’...”, a noção de que o espaço condiciona ou, em se tratando da visão de modernidade da qual partilham e chamando as estações de metrô de “modernas”, impõe um tipo de comportamento corporal. Este seria racional, estritamente relacionado com o transporte — como é o caso da “sequência trajetual” de Araújo ou mesmo os comportamentos propagados por meio do Programa de Treinamento da População referenciado por Guedes e Pinheiro — e todo o “desvio” do comportamento

corporal previsto pelo Metrô de São Paulo entre o embarque e o desembarque provocou o interesse científico das autoras.

No caso de Araújo, esses “desvios” seriam os “usos efetivos”. No trabalho de Guedes, “comportamento de massa” e em Pinheiro, as formas de apropriação do segundo período de análise, entre 1981 e 1992, quando a apropriação deixa de ser a “apropriação constrangida” — que marca o primeiro período — para emergirem, por meio de ações que refletem a insatisfação do usuário, “novas formas de apropriação e vivências cotidianas” no transporte metroviário. Nas abordagens de Caiafa, esse mesmo “desvio” se insinua à medida que a autora relata dificuldades de passageiros em lidar com as interações mediadas por tecnologias necessárias ao uso do transporte metroviário do Rio de Janeiro.

A impressão que fica é de que esses “desvios” do comportamento corporal concebido pelo Metrô à época das respectivas pesquisas não seriam considerados “modernos” nos termos em que as autoras colocam, isto é, como estritamente funcionais e racionais.

Já nas obras abordadas na seção “Entre o funcional e o cultural”, além de identificar usos culturais da estação, os trabalhos parecem se concentrar na maneira como esses se relacionam com aqueles usos voltados à circulação de passageiros.

Há que se destacar, por fim, que nem nas abordagens que ressaltam usos modernos e/ou tradicionais, nem naquelas que focam nos usos culturais em relação aos usos para a circulação de passageiros, é destacado um tipo humano com características que se aproximem do não-passageiro. Em todos os casos, há exclusivamente menções a “usuários”, sendo estes definidos de modo explícito por Araújo como “participante[s] no transporte como prestação de serviço” (ARAÚJO, 1987, p. 35) e por Caiafa como aqueles que gozam do direito de uso do transporte (CAIAFA, 2008a, p. 108).

CAPÍTULO 2

Usos de estações de trem e metrô na França

Parece haver, no contexto científico francês, um momento em que o assunto de transportes em geral adentrou de modo mais preponderante a cena de debates no âmbito sociológico e geográfico. O Colóquio “Transports et sociétés”, realizado em abril de 1978 em Paris, reuniu mais de 200 participantes em três ateliês temáticos: (i) transportes e questões socioeconômicas; (ii) transportes, espaço e modos de vida e (iii) transportes de mercadorias e transformações econômicas. O evento se encerrou com uma mesa redonda intitulada “Ciências sociais e política de transportes” (CHESNAIS, REICHMAN, 1979, p. 41). Trazer aqui um pouco sobre o referido Colóquio contribui para entender como o tema do uso de infraestruturas de mobilidade urbana vem sendo estudado e para justificar a escolha do recorte temporal feito sobre a produção francesa.

O relato dos pesquisadores Michel Chesnais e Shalom Reichman sobre o referido colóquio mostra que as apresentações, então, continham algum ineditismo quanto às abordagens e também ao tema central. Os autores consideram o evento uma “etapa importante no estado do conhecimento sobre o sistema contemporâneo de transportes e de suas múltiplas relações com a sociedade” (CHESNAIS, REICHMAN, 1978, p. 41).

Mais do que isso e, por fim, o relato indica “desejar que a maior abertura da pesquisa francesa a respeito dos transportes persist[issem] no futuro” porque não parecia ser este “o caso dos Estados Unidos e da Grã-Bretanha, onde a pesquisa est[ava] intimamente relacionada a problemas essencialmente práticos” (CHESNAIS e REICHMAN, 1979, p. 41). Tendo eu anteriormente anunciado, com base nos levantamentos bibliográficos que empreendi para esta discussão, que a produção francesa se destaca das demais na abordagem de usos das estações de trem e metrô, o relato de Chesnais e Reichman vai em direção análoga, só que e que a França não só produziu mais amplamente sobre os usos, mas produziu pioneiramente.

Dadas as limitações temporais e geográficas da investigação subjacente a esta dissertação, é apenas uma hipótese que não pode ser confirmada a sensação de que o contexto do colóquio contribuiu para que hoje fosse possível identificar considerável

volume de artigos que, publicados em revistas acadêmicas entre o final da década de 1970 e os anos 2000, indicam preocupações sociológicas e geográficas com os usos das estações. Aqui, mais uma vez, não é possível contemplar toda a produção desse intervalo temporal, havendo, novamente a necessidade de se estabelecer um recorte. Este foi feito no sentido de contemplar duas abordagens centrais para este trabalho: a primeira, a das representações sobre usos do espaço concebido e, a segunda, os usos não relacionados ao embarque e desembarque de passageiros.

Como se pode imaginar, esses artigos tratam dos usos das estações em âmbitos diferentes daqueles identificados no contexto brasileiro. Entendo que um tema comum é a preocupação com uma *certa distância entre a maneira como os gestores de transportes concebem usos da materialidade física das estações* – é o que vai de encontro ao que venho chamando de usos concebidos - e a *maneira como os passageiros as usam*, como veremos na próxima seção. É isso que evidenciam as pesquisas sociológicas e geográficas por gestores de transporte que foi tema de artigos no final da década de 1970 e início da década de 1980.

Como veremos na seção subsequente, uma outra parte das publicações se preocupa em evidenciar *usos não relacionados ao trânsito e circulação de passageiros* que pesquisadores identificaram em estações de metrô e de trem francesas, principalmente parisienses. Esses artigos foram produzidos a partir do final da década de 1980.

Usos concebidos pelos gestores e usos dos passageiros

Entre as discussões que repercutiram após o colóquio de 1978 está o intercâmbio entre as pesquisas acadêmicas e os chamados “*utilisateurs*” ou, usuários das pesquisas, que equivaleriam aos gestores e administradores de transporte (BONNET, 1979, pp. 171, 186). Na França, esse debate já vinha permeando outros serviços públicos, nos quais também ocorrem trocas entre aqueles que produzem conhecimento e os que agem em nome do Estado (MAYET, 1979).

Michel Bonnet apresenta duas análises que julga contraditórias entre si sobre a relação entre os usuários do metrô e o espaço, para evidenciar como a produção do conhecimento, mesmo sem consensos, poderia auxiliar a gestão de transportes. A tese à qual o autor chega por meio da análise da produção de dois grupos de

pesquisas sobre o tema é a da necessidade de se contemplar o “vivido e a prática dos usuários de transportes como etapa necessária à produção de um saber científico dos gestores” (BONNET, 1979, p. 171). Isto é, as duas pesquisas deixavam evidente que o transporte seria pensado pelos gestores sem necessariamente levar em conta perspectivas dos usuários. Apesar de o foco desta seção ser as divergências entre o que pensam os gestores e o que pensam os pesquisadores (que refletem sobre e interpretam a experiência do usuário) de modo a evidenciar as representações de uso do espaço concebido, julgo importante expor em linhas gerais os focos de pesquisa dos dois grupos por refletirem modos de estudar os usos das estações de trem e metrô¹⁴.

Os dois estudos “de modelos culturais da mobilidade” (BONNET, 1979, p. 173) foram realizados pelo Comité de Sociologie et Politique (CSEP) e pelo Laboratoire des sciences sociales appliquées à l’urbain (LASSAU). Apresentariam diferenças teóricas bastante contraditórias mesmo estando ambos voltados ao estudo dos espaços do metrô parisiense com o objetivo de compreender os sentidos da mobilidade casa-trabalho. De um lado, o LASSAU estudava a relação do usuário com o espaço das estações das periferias e das estações de transferência localizadas no centro da cidade. A proposta era estudar a “inscrição do usuário no modo de vida dos cidadãos no seio do espaço de transporte”. Tratava-se, então, de “resituar as reações dos usuários em um quadro mais amplo: o da vida cotidiana no meio urbano”. Para tanto, seriam observados os assalariados nos trajetos casa-trabalho por entender que estes “geram formas específicas de uso do transporte” (BONNET, 1979, p. 174). Já o CSEP estudava o “vivido e as práticas de transporte de trabalhadores imigrantes”. Estes “suscitavam um ponto de vista antropológico porque eles encarnam uma lacuna cultural e seriam estudados pelo o que fazem aparecer na lacuna social que significam” (BONNET, 1979, p. 174). Nessa ótica, tudo se passa como se os transportes constituíssem um lugar de ressocialização ou ainda o lugar da mediação de normas sociais. O CSEP abordava, então, “o senso social pelo estudo da margem,

¹⁴ Nesse caso não é particularmente problemático as duas serem contempladas simultaneamente. O que penso ser mais interessante apontar é como cada um dos grupos parte de uma premissa sobre os usos do metrô e como cada um chega a uma conclusão. A tese de Bonnet acaba sendo, no fundo, um ponto de equilíbrio entre as duas abordagens como uma forma de mostrar que mesmo distintas, as percepções de cada um dos grupos oferecem uma contribuição aos gestores do transporte e aos “tomadores de decisão”.

do desvio em relação ao que se tem como instituído, isto é, a norma” (BONNET, 1979, p. 174).

O LASSAU e o CSEP trabalhavam, segundo Bonnet, o sentido social do transporte a partir da identidade ou da alteridade, respectivamente. Eles também identificavam duas lógicas de usuários: os que estavam na “economia emocional” ou na “economia temporal”. Enquanto o CSEP se voltava aos significados sociais que os usuários atribuem ao tempo e a experiência do trajeto das viagens de metrô — e por isso a “economia emocional” —, o LASSAU se voltava ao uso racionalizado do espaço voltado para a economia de tempo nos trajetos percorridos – e daí a “economia temporal”.

Há, por último, diferentes visões do espaço do transporte adotada por cada um dos grupos. O LASSAU, interessado, de acordo com Bonnet na “insignificância da vida cotidiana vivida por trabalhadores assalariados que no metrô empregam seu tempo racionalmente buscando diminuir o tempo do percurso casa-trabalho, entende que “ o espaço de transporte não possui significados sociais próprios, mas tem uma noção do significado da prática dos usuários no uso do espaço de transporte” (BONNET, 1979, p. 178). Por entender o uso racionalizado desse espaço voltado para a economia de tempo, o significado social do transporte adviria do significado atribuído aos trajetos casa/trabalho. No entanto, se os usuários investirem no espaço da estação como um “objeto útil”, diferente da lógica do trabalho, emergirá uma apropriação diferente da estação. Para o LASSAU, segundo Bonnet, “[a] estação não é algo ‘em si’, mas é uma relação. Sua espacialidade, como os corredores e as passagens são construídas a partir de uma temporalidade específica ligada ao modo de vida e à cotidianidade” (BONNET, 1979, p. 178).

Por outro lado, o CSEP, estudando o vivido e as práticas dos imigrantes no transporte que seria mediação da ressocialização simbólica do imigrante, entende que

a lógica social dominante do espaço do metrô é aquela de explosão da vida social no universo urbano e o trajeto casa / trabalho constitui a matriz prática e simbólica privilegiada. Se existe uma lógica ideológica dominante do espaço do metrô, esta não constitui nada além de um *espaço de proposição*, porque ele pode ser desviado de sua lógica primeira pelos comportamentos que remetem a outras referências sociais e culturais como mostram os comportamentos dos trabalhadores imigrantes (BONNET, 1979, p. 178).

Tendo apresentado a visão de Bonnet sobre as abordagens de estudo dos dois grupos analisados por Michel Bonnet, é possível dizer que o LASSAU adota uma

importante noção lefebvriana sobre o espaço: ele não é algo em si, mas uma relação. Por outro lado, o CSEP, ao perceber o espaço como “espaço de proposição” parece se assemelhar mais com as concepções de espaço empregadas nos estudos brasileiros sobre usos de das estações de metrô, apesar de a abordagem do CSEP anteceder em pouco mais de uma década os estudos de Araújo, Pinheiro, Guedes e Caiafa.

Mesmo apresentando os principais conceitos e abordagens das pesquisas desenvolvidas pelo CSEP e pelo LASSAU, o que Bonnet deseja ressaltar com os resultados e as interpretações de cada uma é a distância que parecia haver entre o que ele chama de “a lógica da gestão” e “a lógica da pesquisa”. Da parte da lógica da gestão haveria o desejo ou a preocupação de “traduzir diretamente em termos práticos e materiais os conhecimentos produzidos pela pesquisa, isto é, de fazer coincidir diretamente o conhecimento como sistema de ação” (BONNET, 1979, p. 188), o que na visão dele teria um caráter reducionista da utilização do conhecimento. Também incitaria à percepção do setor de transportes como “setor de conhecimento da prática social sobre os transportes, como se os transportes tivessem um senso em si mesmos como setores estruturantes dos determinantes da vida social – nesse caso, aquela das mobilidades” (BONNET, 1979, p. 188).

Da parte da “lógica da pesquisa”, a preocupação seria “fazer reconhecer a lógica do usuário como uma racionalidade passível dos mesmos direitos que aquelas dos técnicos ou dos gestores” (BONNET, 1979, p. 190). Preocupavam-se também em conseguir “operar as categorias do conhecimento das ciências sociais nas categorias setoriais dos gestores, de modo a enriquecer e/ou os fazer se surpreender a partir das especificidades sociológicas ou psicossociológicas da prática social” (BONNET, 1979, p. 190). Por fim, uma terceira preocupação estaria inscrita na lógica da pesquisa, a de afirmar a autonomia do discurso da pesquisa em relação àquele dos gestores, por entender que “autonomia não quer dizer necessariamente independência completa, mas o reconhecimento de um processo independente de reflexão e de estudo da sociedade” (BONNET, 1979, p. 190).

A conclusão de Bonnet é que não cabe dizer qual das pesquisas estão “corretas”, mas, sim, verificar a riqueza de abordagens que podem ser oferecidas aos gestores, se ambas as perspectivas forem consideradas no momento das tomadas de decisões sobre o transporte público.

Em artigo escrito pelos gestores de transporte na autarquia responsável pelo transporte público em Paris, a *Régie Autonome des Transports Parisiens* (RATP) Jacques Banaszuk e Marie-Helène Foucault, em 1979, o assunto que especificamente desencadeia o debate sobre a utilização das pesquisas e sobre os usos das infraestruturas de mobilidade urbana são os *usos comerciais* de estações de metrô e dos vagões das composições. A lógica desses usos seria entendida pelos gestores de transporte como forma de equacionar as “funções comerciais” que contemplam assuntos como à “demanda, a espera, as necessidades e desejos do público, além dos objetivos dos viajantes em todas as ocasiões de trocas de linhas”. Isto é, tudo que estivesse relacionado à vivência do passageiro, distinguindo-se assim das funções técnicas, relativas à produção do serviço de transporte (BANASZUK e FOUCAULT, 1979, pp. 191-192).

Os gestores se mostram preocupados com a dinâmica da vida social no sistema metroviário certamente por ser “claro, para a RATP, que a exploração do metrô não se limita a produzir quilômetros rodados por veículos, mas a ela cabe fazer viver esse verdadeiro lugar público” (BANASZUK & FOUCAULT, 1979, p. 192). O que os gestores insinuam em relação às pesquisas sobre os transporte é sua preocupação com a “análise da vida social e de seus fenômenos como uma visão da experiência e das práticas de transporte” e que as pesquisas oferecem um

esclarecimento e não uma compreensão global dos problemas. A sociologia é para nós um dos caminhos possíveis para apreender a demanda: nos parece necessário, para compreender um fenômeno, multiplicar esses esclarecimentos em função da natureza dos problemas postos (BANASZUK & FOUCAULT, 1979, p. 192).

Por fim, Banaszuk e Foucault enfatizam que a relação entre pesquisadores e gestores de transporte padece um “problema de comunicação”. Na visão dos autores, os pesquisadores acreditam deter a verdade sobre objetos de pesquisa muito específicos, tratando o conhecimento como “fim em si”. Os gestores, por outro lado, indicariam que as pesquisas não são um fim em si, mas um meio. E, por não compreenderem isso, os pesquisadores não fariam esforços para “traduzir” os resultados das pesquisas em realizações concretas (BANASZUK, FOUCAULT, 1979, p. 194).

A tentativa de aprimorar o diálogo entre pesquisadores e os gestores de transportes também foi trabalhada por Henri Raymond e Anne Gotman, em 1982. A princípio, como integrantes do LASSAU, investigaram como o usuário do metrô

organiza seu transporte, isto é, como gera suas práticas e as representa. No entanto, no artigo “Le Transport en Commun: Une Problématique de la Vie Quotidienne” os autores também buscaram uma maneira de conseguir comunicar àqueles que utilizam as pesquisas sociológicas sobre usos e usuários do metrô — os gestores de transportes — as demandas dos usuários e sua legitimidade, que emergem a partir das práticas desses usuários. O que seriam as “práticas dos usuários”? Para os pesquisadores, elas seriam uma articulação entre o modo de vida e o modo de produção e estariam expressas no que denominaram “sequência-transporte” (RAYMOND, GOTMAN, 1982, p. 4).

Partindo do pressuposto de que “a estação é um dos elementos da sequência-transporte e que ela é vivida como ‘meio de transporte’ onde a finalidade é ‘ir rápido’” (RAYMOND, GOTMAN, 1982, p. 5), a “sequência-transporte” compreende tudo o que encontra “entre a partida para o trabalho e o retorno ao domicílio e define o conjunto de práticas engendradas a partir de um modelo social (tomar o metrô para ir ao trabalho ou chegar em casa vindo do trabalho)” (RAYMOND, GOTMAN, 1982, p. 4). Essa sequência é “largamente determinada pelo horário do trem e do trabalho, de modo que é quase parte da jornada de trabalho — não é paga, mas necessária” (RAYMOND, GOTMAN, 1982, p. 5).

Ao constatar que as sequências-transporte não são simétricas no trajeto de ida e volta, o autor identifica haver a possibilidade de “subsequências”. Se a sequência principal existe fundamentalmente para a economia de tempo no trajeto casa-trabalho e vice-versa, ela pode ser integrada a uma subsequência que, apesar de desviar do caminho mais curto entre casa e trabalho também tem por objetivo a economia de tempo, como a promoção de encontros e outros compromissos geralmente na estação de trem ao longo do trajeto principal (RAYMOND, GOTMAN, 1982, p. 8):

O usuário vive assim na sua relação com a estação uma contradição entre a sequência principal (acesso às plataformas ou à saída) e as subsequências que ele pode inserir a todo momento no curso da execução da sequência principal (RAYMOND, GOTMAN, 1982, p. 8).

Apesar da contradição, a adoção da sequência-transporte permeada de subsequências é, para os autores, a maneira como o usuário racionaliza o uso do transporte. Por esse motivo, apenas por meio da análise da sequência-transporte, seria possível entender como os usuários usam o transporte:

a ideia de que os usuários geram suas sequências de transporte de acordo com certos princípios, e que é o conhecimento desses princípios deve ser

aprimorado para definir uma demanda [aos gestores de transporte] (RAYMOND, GOTMAN, 1982, p. 23).

Quanto à utilização das pesquisas por gestores de transporte, Raymond e Gotman buscam responder justamente a Banaszuk e Foucault que haviam afirmado se tratar de “um problema de comunicação”. Afirmam Raymond e Gotman:

é possível dizer que a experiência da comunicação dos resultados da pesquisa tem êxito ou fracassa dependendo se se refere ao interesse manifesto pelos atores [gestores de transporte], à sua tomada de consciência de problemas outros além daqueles que são geralmente tratados em sua organização (neste caso, podemos falar de êxito) ou então se nos referimos ao impacto efetivo da comunicação dos resultados da pesquisa (neste caso, podemos falar de fracasso) (RAYMOND, GOTMAN, 1982, p. 25).

O que parece se insinuar por meio dos supostos conflitos ou desentendimentos entre pesquisadores e gestores de transporte é que, ao tratar o transporte metroviário não só pelos seus usos ligados à circulação de passageiros ou mesmo à exploração de usos comerciais isto é, fora das lógicas previstas pelos gestores, houve desinteresse e alguma resistência em aceitar as colocações dos pesquisadores. Ou as pesquisas se relacionavam às primordiais preocupações dos gestores de transportes ou se considerava haver um problema de comunicação e “tradução” da pesquisa aos interesses desses gestores.

Outros usos das estações de trem e metrô

É na produção acadêmica francesa que pude identificar, pela primeira vez, usos da estação não centrados na figura do passageiro. Em 1988, Laurence Costes estudou os comerciantes regulares e ambulantes do metrô parisiense que haviam surgido em meados da década de 1970. A autora explica que anteriormente a esse período, as estações de metrô eram estritamente “um lugar de circulação, um espaço cuja vocação era puramente funcional” (COSTES, 1988, p. 70). Por parte dos regulamentos internos da RATP era proibido, desde 1901, “obstruir o tráfego nos corredores e escadas” (COSTES, 1988, p. 57).

Segundo a autora, depois de 1970, boutiques da livraria *Hachette* foram a primeira atividade comercial — ou “atividade periférica” — instaladas nas estações. A partir de 1974, no entanto, com a criação de uma empresa para exploração comercial das estações do metrô parisiense, a Promo-Métro, foram implantadas nos corredores

e plataformas das estações “mini-boutiques”, descritas como “armários dobráveis e displays de metal”. Com elas, a estação deixou de ser usada exclusivamente pela circulação de passageiros, mas não só os usos comerciais surgiram:

Ao tornar-se área de estacionamento e de captação de clientes, a RATP prolonga a cidade. Consequentemente, as práticas de viagem não seguem mais ‘o itinerário’ planejado: vemos o surgimento de ‘mobilidades adjacentes’ pelas quais diferentes tipos de clientes se cruzam e se sobrepõem. Comerciantes e vendedores ambulantes usam as instalações para outros fins que não o transporte: eles ‘estacionam’ e, por meio deles, as práticas comerciais que operam na superfície são introduzidas no metrô. Assim, nesse espaço definido pela mobilidade das populações urbanas, são enxertadas regiões de práticas parasitárias, que são, por exemplo, os moradores residirem no e pelo metrô. Invaso por essas mudanças de uso, o metrô é transformado em uma área de *residência temporária e ocasional* (COSTES, 1988, p. 58).

Com a exploração comercial, além de usos como “residência temporária e ocasional”, também haviam surgido dois tipos de comerciantes e alguns outros tipos humanos que passaram a frequentá-la:

Paralelamente aos comerciantes legalmente instalados, *circuitos marginais* se desenvolveram: estamos testemunhando um aumento de vendas ambulantes que escapam à estrutura institucional legal e ao controle da Hachette e da Promo-Metro, enquanto vagabundos e músicos se tornam ‘ocupantes sedentários’ de certas estações (COSTES, 1988, p. 58).

Segundo Costes, a atividade ambulante e os outros tipos humanos incomodaram a ponto de a RATP promulgar em 1985 um decreto que “permitia a apreensão de mercadorias e a retirada de usuários indesejados”. Outro decreto de 1986 aplicaria a multa de 200 francos aos que praticassem a venda ambulante. Mas, segundo o relato de Costes, não foi isso que intimidou os vendedores, uma vez que eles não dispunham nem mesmo de endereço de cobrança.

Em alguma medida, o cenário que Laurence Costes relata é ainda mais uma peça do quebra-cabeças que venho montando aqui sobre o momento da emergência das estações de metrô como objeto de estudo. No trabalho da autora também é possível enxergar usos como aqueles que me interessam em especial na Estação Sé do Metrô de São Paulo. Ela evidencia que o comportamento corporal dos vendedores ambulantes possui semelhanças e diferenças em relação àqueles dos passageiros do metrô e, formas de interagir não verbalmente a fim de se proteger dos agentes e efetuar as vendas:

O universo do metrô impõe aos comerciantes ambulantes um certo número de restrições, incluindo a de se adaptar a um ritmo bem particular. Os ambulantes dispõem, na verdade de um tempo limitado para a venda: eles podem a qualquer momento ser despejados por funcionários da RATP. Assim, toda a atividade deles está focada na velocidade, dada a ameaça de ter que fazer as malas o tempo todo. A tendência de fugir também domina a vida dessa população, sendo a vigilância incansável a única maneira de manter o trabalho. Portanto, o equipamento (mesa portátil, papelão, toalha de mesa, produtos em pequenas quantidades), a técnica de vendas (velocidade), a posição no espaço (agrupamento) são estratégias adaptativas que visam maximizar as chances de escapar dos agentes (COSTES, 1988, p. 67).

Ficam assim evidenciados por meio do trabalho de Costes os *usos comerciais* das estações de metrô tanto por “comerciantes legais” como pelos ambulantes. No entanto, Costes ainda avança e interpreta que os usos comerciais andam de mãos dadas com outro. As relações e interações que se estabelecem entre os comerciantes ambulantes são inter e intra-étnicas, marcadas por um sistema de interdependência e competição:

Essa sociabilidade funciona como um mercado de livre concorrência, onde todos os golpes são permitidos. No entanto, há um controle social e econômico que exige respeitar certas regras: invadir o território do vizinho oferecendo um produto idêntico [ao dele] é correr o risco de um embargo comercial que pode desembocar em confronto (COSTES, 1988, p. 68).

O que a autora conclui é que toda a dinâmica que envolve alguns usos comerciais e, na verdade, reflexo de *usos da estação como refúgio para a sobrevivência* dos ambulantes:

Esse mundo subterrâneo está, portanto, envolvido em uma rede de identidades e solidariedades locais, que preservam a coesão social e, nesse sentido, oferecem uma estrutura de acolhimento ou um nicho econômico a essas populações de diversas origens; para as minorias no processo de constituição, esta é uma etapa, uma transição que visa a integração em um sistema mais estável. Para as minorias não estabelecidas, é um abrigo que lhes permite obter, em um curto período, receitas rapidamente resgatáveis por dinheiro. O metrô se torna um refúgio para pessoas de todas as nacionalidades, onde é possível encontrar meios de sobreviver em uma cidade como Paris (COSTES, 1988, pp. 68-69).

Os usos da estação — dessa vez de trem — como lugar de refúgio são também abordados por Julien Damon em “La Gare des sans-abri: un miroir de la question sociale”, artigo publicado em 1996. Ao investigar como os *sans domicile fixe*, ou desabrigados, são tratados nas estações de trem, o autor indica que as estações francesas se tornaram um “lugar de refúgio” a partir da década de 1980, quando as

estações ficaram mais desertas devido à redução de funcionários, e se abriram mais ao público: “espaço urbano agora acessível a todos, espaço de transição entre a rede [ferroviária] e a cidade, a estação constitui um refúgio que oferece diversos recursos a populações específicas” (DAMON, 1996, p. 120).

Na década seguinte, a marca das estações parisienses seria a presença de pessoas em situação de vulnerabilidade e que alterou drasticamente as funções primordiais da estação e de seus funcionários:

Hoje, as estações são atravessadas por pessoas que as desviam de seu uso normal para passagem e parada do viajante. O crescente número de pessoas em situação de vulnerabilidade social, a forte atração das estações por parte daquelas que são nomeadas inadequadamente como 'excluídas' e o aumento paralelo, não necessariamente correlacionado, de insegurança e sentimento insegurança significa que os responsáveis pelas estações veem suas missões, em parte, transformadas. Inseridos em lógicas nebulosas de tratamento do fenômeno, os funcionários acham difícil responder às consequências de problemas macroeconômicos sobre os quais não têm controle direto (DAMON, 1996, p. 120).

Além de um lugar de refúgio, as estações seriam assim, na visão do autor, um “lugar de recursos”:

Da figura tradicional do vagabundo à figura muito mais ameaçadora do 'zonard'¹⁵, passando pela categoria muito heterogênea de dos sem-abrigo, essas pessoas, ainda às vezes denominadas pelos operadores como e 'indesejáveis', não usam os espaços de transporte ou negociam com outros usuários ou clientes. Muito antes de ser um local de transporte ou fuga, as estações são um local de recursos para a maioria necessitada (DAMON, 1996, p. 121).

No artigo de Damon, os “indesejáveis” são compreendidos não por um comportamento coletivo, mas sim individual, caracterizado pelo momento da relação que estabelecem com a prática de estar e ficar no espaço público: o momento da “fragilização”, do “hábito” e a “sedentarização”. Eles variam do primeiro ao último de acordo com a duração dessa relação, da mais recente à mais longa. Os *sans-abri* também acabam categorizados quanto à maneira como se sentem no espaço público: “em casa”, “entre os outros” e “entre nós”. As relações pessoais também influenciam nessa categoria e tais tipos humanos são capazes de se sentir, segundo o autor, das três maneiras ao mesmo tempo. Essas pessoas reconhecem nesses espaços uma fonte de recursos, um local para encontro com seus conhecidos, um local em que

¹⁵ “Zonard” é um termo que caracteriza jovens que vivem nas periferias da cidade de Paris, à margem da sociedade

podem desempenhar um emprego temporário, nutrir interações face a face das mais variadas, ao mesmo tempo em que podem também se camuflar na multidão.

Segundo Damon, do lado das empresas de transportes, essas pessoas geram uma preocupação: se são ‘indesejados’ pelas empresas e por outros usuários daqueles espaços, algo “deve ser feito” para que de lá sejam removidos. Uma vez reconhecido que as forças de controle policial são ineficazes, mesmo agindo de acordo com as regulamentações de comportamentos e práticas proibidos, as políticas de “gestão” dos *sans-abri*, realizadas de modo semelhante em outros meios de transporte e pelos caminhos da assistência social, acabam estimulando uma política de “pingue-pongue”. Os *sans-abri* passam a transitar de estação em estação, sempre acessando a assistência social, desaparecendo apenas temporariamente e depois retornando. O fato é que nenhuma das duas políticas “resolve” a presença “indesejada”, como almejam os gestores dos transportes.

Mais uma vez, os artigos apresentados parecem tentar, em grande parte, encontrar maneiras de aproximar a visão e a tomada de decisão dos gestores e planejadores de transporte urbano a respeito usos que se fazem socialmente.

O que parece ser, para mim, o problema de fundo anuncia-se, por exemplo, quando o pesquisador Bonnet identifica necessidade de se contemplar o “vivido e a prática dos usuários de transportes como etapa necessária da produção de um saber científico dos gestores” (BONNET, 1979, p. 171). Ou quando Raymond e Gotman expressam a preocupação de comunicar aos gestores do transporte (que seria supostamente o principal público das publicações de pesquisas sobre transporte) a demanda dos usuários do metrô e sua legitimidade, expressas em suas práticas — chamadas pelos autores de “sequência transporte” e “rituais gestuais” (RAYMOND & GOTMAN, 1982, pp. 4, 24-25).

As pesquisas aqui contempladas parecem clamar pela atenção dos planejadores de transportes para o fato de que as estações de trem e metrô parisienses não são usadas apenas da maneira como os gestores preveem. Indicam, assim, a necessidade de, no contexto francês, esses mesmos gestores levarem em conta os usos dos passageiros do espaço das estações, dos trens e do serviço como um todo.

A revisão bibliográfica de trabalhos brasileiros e franceses sobre como se dão usos de estações de metrô e trem em seus respectivos contextos, permite agora melhor identificar a peculiaridade da presente dissertação em relação a esses trabalhos.

Quanto ao contexto brasileiro, os usos identificados parecem se dar em pares. Por um lado, ou são usos “modernos” que atendem aos preceitos dos usos racionais concebidos tecnocraticamente ou são “tradicionais” que podem estar relacionados aos usos de outros modais ou mesmo não alinhados com os usos racionais desejados. Por outro lado, ou são usos “funcionais”, ligados, portanto à circulação de passageiros, ou são usos “culturais”, que apesar de não relacionados diretamente ao trânsito de passageiros, se destinam a eles e são previstos institucionalmente.

Quanto ao contexto francês, as abordagens ressaltam as divergências entre gestores de transporte e pesquisadores que, em alguma medida, estudam usos das estações e das viagens de trens e metrôs do contexto parisiense. Também há abordagens que enfocam usos não relacionados ao trânsito de passageiros, como os usos comerciais de vendedores licenciados e vendedores ambulantes não licenciados, além de usos relacionados a abrigo, refúgio, sobrevivência e busca de recursos.

A análise anterior de trabalhos acadêmicos produzidos nos contextos brasileiro e francês, permite delinear a tese – a ser confirmada por meio da análise dos dados empíricos a serem trabalhados na Parte II – de haver uma “distância” entre os usos concebidos pelas empresas que gerem e operam os sistemas metroviários citados ao longo de minha revisão bibliográfica e os usos que passageiros desses mesmos sistemas além de outros tipos humanos identificados em cada estudo fazem da estação.

Tendo a produção científica brasileira se debruçado mais claramente sobre usos outros, para além dos relacionados à circulação de passageiros, ainda, considerando as narrativas que apresentei na Introdução, que pretendem sensibilizar o leitor para a possível existência de usos não relacionados à circulação de passageiros por parte, justamente, de tipos humanos que identifiquei como não-passageiros, considero haver espaço para uma abordagem que traga para o centro da investigação os usos os que chamei de não-passageiros fazem de estações de metrô como a Sé em São Paulo.

Afinal, a meu ver, percebo serem os não-passageiros que de modo mais imediato parecem “fugir” aos usos concebidos pela empresa Metrô de São Paulo. Pela orientação teórico-metodológica que venho adotando, isso significaria dizer que é essa “distância” identificada entre usos concebidos e aqueles realizados pelos passageiros e não-passageiros que pode ser apreendido o caráter de lugar público das estações. No entanto, a bibliografia brasileira parece se calar sobre eles. É, portanto, por meio *do estudo dos usos concebidos* pelo Metrô de São Paulo, *usos percebidos* por mim e realizados pelos não-passageiros e *vividos* por meio de imagens verbais que não-passageiros têm do espaço que acredito ser possível decifrar essas “distâncias” entre os usos concebidos e os usos que não-passageiros fazem da estação. É disso que se trata a Parte II.

PARTE II
Usos da estação Sé

CAPÍTULO 3

Usos concebidos

As representações do espaço, aquelas elaboradas no âmbito da racionalidade do planejamento e da técnica (LEFEBVRE ([1974] 2000, pp. 48-49), se expressam, no caso deste estudo sobre a estação Sé, expressas por meio daquilo que considero a “voz” institucional do Metrô de São Paulo. Em expressões textuais, projetuais e orais de tal voz podem ser encontrados indícios de representações sobre a estação “concebida”.

Em termos metodológicos, enfoco em particular quatro aspectos dessas expressões por meio dos quais o espaço concebido pode ser estudado na estação Sé. São temas evocados em textos institucionais projetos arquitetônicos e/ou em conversas informais comigo que, de certo modo, remetem a interações verbais e/ou não verbais, mas também, alternativamente, comportamentos corporais específicos de passageiros e não-passageiros; portanto, aos usos da estação que me interessam. Os aspectos são: (i) a arquitetura da estação; (ii) a chamada segurança operacional; (iii) os projetos culturais; e a (iv) a exploração comercial do espaço da estação e a oferta do serviço gratuito de Wi-Fi. A cada um desses temas devotarei uma seção deste capítulo.

O primeiro aspecto, a arquitetura da estação, é abordado pela “voz” de arquitetos e engenheiros mais ou menos diretamente ligados ao Metrô de São Paulo na época do projeto e em tempos mais recentes. Em parte, ele é encontrado já no documento de 1968, que é popularmente conhecido entre metroviários e estudiosos do Metrô de São Paulo por “HMD”¹⁶ ou “o livro azul do Metrô”, e que relata os resultados dos estudos realizados antes do início das obras da construção do Metrô de São Paulo. Composto por dois volumes, respectivamente *Estudos Sócio-Econômicos de Tráfego e de Viabilidade Econômico-Financeira* (SÃO PAULO-METRÔ, 1968) e *Estudo Técnico Pré-Projeto de Engenharia* (SÃO PAULO-METRÔ, 1968), é neste último que estão presentes as descrições do que, à época, o consórcio

¹⁶ A sigla se refere às iniciais das empresas que compunham o consórcio responsável pelo planejamento e a construção da Linha Azul do Metrô de São Paulo. As empresas eram a Hochtief, a Montreal e a Deconsult.

HMD e as entidades públicas responsáveis aspiravam para as estações da Linha Azul do sistema metroviário da cidade de São Paulo.

Outros documentos que utilizei na seção sobre a arquitetura da estação foram aqueles que descreviam ou apresentavam a arquitetura da estação para o público, como o livro *O Metrô de São Paulo* de Diana Dorothea Danon e Marcello Fragelli (1975); o documento *Sé*, de 1978, ano de inauguração da estação; o *Projeto Sé* usado no *Seminário Estação Sé* em 23 de março de 1999 que discutia “problemas que afetam a estação”; a publicação do artigo intitulado “Um Segundo Marco na Cidade de São Paulo” em 2002 em revista não identificada e o documento mais recente *A Arquitetura das Estações do Metrô de São Paulo: Considerações sobre a evolução do processo de projeto*, documento interno do Metrô de São Paulo datado de 2016 cuja autoria é de duas arquitetas da empresa à época. Outro documento não datado também integra o *corpus* documental que discorre sobre a arquitetura na estação estudada: *Metrô de São Paulo Norte Sul*, que, ao que a formatação e a linguagem do documento indicam, parece ser um documento oficial da empresa e, segundo uma informação obtida na Biblioteca “Neli Siqueira”, o referido documento data da década de 1970.

Um documento que muito desejei obter para estudar a estação Sé como espaço concebido foi o memorial descritivo do projeto, mas não o encontrei. Não somente não o encontrei nos acervos da Biblioteca “Neli Siqueira” e no Centro de Memória do Metrô, como fui informada por arquitetos do Departamento de Arquitetura, em três ocasiões diferentes, que eu não encontraria o documento, indicando que não era propriedade da empresa.

Artigos de revistas especializadas também foram importantes referências na busca por representações do espaço referentes à estação Sé. Na *Revista Engenharia*, artigos publicados entre 1984 e 2018, por funcionários das áreas da arquitetura e da operação da empresa manifestavam representações do espaço referentes à arquitetura não só da estação Sé, mas de todo o sistema. As edições mais recentes contemplam em grande parte as estações mais recentemente inauguradas, enquanto as edições mais antigas contemplam as primeiras estações inauguradas. Na revista *Projeto*, especialmente a edição 116 de 1988 duas extensas reportagens discutiam a arquitetura no Metrô de São Paulo, “A cidade e a arquitetura em vinte anos de metrô” (OLIVEIRA, 1988) e “Domínio de uma tecnologia” (FERNANDES, 1988). Cabe ressaltar ainda que a parcela do *corpus documental* que data de anos mais recentes

(mas não só) foi principalmente a encontrada na *Revista Engenharia*. Por último, um documento que tem por referência os elementos textuais da exposição “O que você sabe? Arquitetura do Metrô de São Paulo, realizada na Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Metrô (AEAMESP) em 2015.

Já contemplar, na segunda seção deste capítulo, a segurança operacional pode não ser, à primeira vista, uma escolha óbvia, para fins de uma análise do espaço concebido. No entanto, conforme hipótese apresentada na Introdução, parece intrínseca ao espaço concebido a noção de representações de uso desse espaço que equivaleriam a *usos concebidos*, por assim dizer. Esta hipótese se justifica pelo fato de que se o espaço concebido é o “espaço dos cientistas, dos planejadores urbanos e dos tecnocratas” (LEFEBVRE, [1974] 2000, p. 48), penso que esses mesmos perfis tecnocráticos também conceberam, para além da materialidade física do espaço, regras de usos dessa mesma materialidade. Não seriam regras no sentido *disciplinar*, mas no sentido de *usos desejados e esperados* da estação de metrô. Resta

É isso que me faz analisar a segurança operacional como um tema que, do modo como é abordado na documentação é indicativo do espaço concebido, uma vez que permite olhar a estação Sé a partir das regras de uso concebidas institucionalmente: tanto aquelas que são almejadas quanto as proibidas. Essas regras se mostram apreensíveis por meio de documentos internos do Metrô de São Paulo que contemplam em alguma medida a ação do seu chamado Corpo de Segurança. É o caso da *Regulamentação do Corpo de Segurança do Metrô de São Paulo* (SÃO PAULO-METRÔ, 1974), do *Regulamento de Transportes, Tráfego e Segurança da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ* (SÃO PAULO-METRÔ, 1978) do “Relatório à Presidência: Corpo de Segurança da Companhia do Metropolitano de São Paulo” (SÃO PAULO-METRÔ, 1983), “*Corpo de Segurança*” – *Subsídios para o grupo tarefa GOP/GRN* (SÃO PAULO-METRÔ, 1985), do relatório da pesquisa intitulada “Imagem da Segurança Pública do Metrô de São Paulo” (2003 e 2007) e do relatório da pesquisa intitulada “Comportamento dos usuários no metrô de São Paulo” (2009).

As pesquisas que acabei de citar abordam a comunicação visual e auditiva dirigida aos usuários com alertas educativos sobre esses comportamentos. Estas também analisei brevemente em busca de representações de usos do espaço concebido. Se “as concepções do espaço tendem (...) a um sistema de *signos verbais*

elaborados intelectualmente” (LEFEBVRE, [1974] 2000, p. 49; grifos meus), a comunicação visual e auditiva do Metrô é composta justamente desses signos.

Quanto aos projetos culturais, como competência do chamado Departamento de Marketing do Metrô, eu me concentro em sua tematização porque suas origens parecem bastante relacionadas a uma expectativa do Metrô de modificar o comportamento dos usuários nas estações. Esses projetos serão aqui abordados por meio da análise documental de quatro livros institucionais que os contemplam: *O Metrô de São Paulo: Tecnologia e Humanização 1987-1991* (SÃO PAULO-METRÔ, 1991); *Arte no Metrô* (SÃO PAULO-METRÔ, 1994); *Arte no Metrô* (SÃO PAULO-METRÔ, 2012) e *A História do Transporte que Move São Paulo* (SÃO PAULO-METRÔ, 2018).

O quarto e último tema, o da exploração comercial, é abordado no segundo volume do *HMD* e na *Revista Engenharia*. No que se refere à exploração comercial da estação Sé especificamente, ressalto um documento de autoria do Metrô de São Paulo datado de 2000, *Sé Estação Modelo* (SÃO PAULO-METRÔ, 2000). Ademais, ressalto a importância de referências documentais à disposição das infraestruturas comerciais e das peças publicitárias na estação. Ao longo da pesquisa de campo, registrei em croquis a localização das infraestruturas presentes à época. As informações registradas visualmente foram corroboradas pela consulta, no Departamento Comercial do Metrô, das chamadas Cartas de Autorização de Uso (também conhecidas pela sigla CAU) elaboradas até setembro de 2017. As CAUs não contemplam o período completo de minha pesquisa de campo, uma vez que em setembro de 2017 a exploração comercial do Metrô de São Paulo foi concedida à empresa JCDecaux que se tornou a detentora dos documentos referentes à exploração comercial nas estações. Já para a oferta do serviço gratuito de Wi-Fi, implantado apenas em 2014, as informações são mais escassas, quase que restritas às informações divulgadas no site da empresa que fornece o serviço.

Pelo fato de os quatro aspectos em questão neste capítulo não serem individualmente o foco principal da pesquisa, mas sim uma forma de encontrar indícios sobre o espaço concebido a partir de diferentes âmbitos, a análise deles não é aqui a de maior profundidade ou pormenorizada historicamente. Há que se considerar que esses aspectos são objetos de interesse de departamentos inteiros do Metrô de São Paulo, e, por isso, o volume de informação disponível é muitíssimo maior do que o que é possível contemplar aqui. Como justificativa da escolha dos materiais

selecionados há o próprio recorte da pesquisa que deu origem a esta dissertação: busco ressaltar indícios importantes contidos em cada um dos aspectos a respeito dos usos da estação, e que contribuem, cada um a seu modo, para que a materialidade física da estação chegasse a forma em que tal espaço se encontrava até o término de minha pesquisa empírica em março de 2019.

Vale ressaltar que é com grande dificuldade que neste e nos capítulos subsequentes me concentro analiticamente em apenas um dos elementos da tríade lefebvriana por vez. Por ora, o foco está no concebido, sutilmente deixando para depois referências e descrições alusivas concomitantemente ao “percebido” e ao “vivido”. A meu ver, essa dificuldade apenas reforça aquilo que Lefebvre enfatizou a respeito dos momentos do espaço: sua relação é dialética e sua separação, meramente analítica.

A arquitetura

Cabem, em primeiro lugar, algumas considerações sobre a autoria da arquitetura das estações do Metrô de São Paulo e em especial sobre a estação Sé. O projeto arquitetônico de cada uma das estações da Linha Azul foi antecedido por um “pré-projeto” ou “anteprojeto” (FRAGELLI, 2010, p. 226). Este é encontrado, em grande parte, no já mencionado segundo volume do HMD, nos itens “Padronização da Construção” e “Planejamento de vias e estações da primeira etapa da construção”. Nos referidos itens constam elementos do projeto arquitetônico básico para a Linha Azul, definido pela equipe do arquiteto brasileiro Marcello Fragelli.

Apesar disso, o projeto de Fragelli e sua equipe para a estação Sé não foi o construído. No lugar de Fragelli, foram os arquitetos José Paulo de Bem e Roberto MacFadden em 1974 — que já pertenciam a uma equipe de arquitetos do próprio Metrô de São Paulo e não mais do então consórcio HMD (FRAGELLI, 2010, p. 280) — que assinaram o projeto. Mesmo assim, Bem e MacFadden ainda seguiram as principais diretrizes que haviam sido previamente estabelecidas pelo projeto básico de Fragelli (SÃO PAULO-METRÔ, 2016, p. 5).

Assim, é possível argumentar que o projeto da estação Sé é, em parte, resultado tanto das diretrizes que constam do pré-projeto do HMD quanto das próprias concepções de Bem e MacFadden para a estação Sé, especificamente. Esta seção

contempla a disposição de elementos da estação como bilheterias, bloqueios, salas de controle, entre outros; e características gerais nos âmbitos estético e funcional do projeto.

O passageiro ou não-passageiro que adentra a estação pelo acesso norte, vindo da face norte da Praça da Sé, precisa descer apenas um lance de escadas rolantes ou fixas para chegar ao pavimento chamado “mezanino”, que, no Estudo Técnico Pré-Projeto de Engenharia do HMD, era para ser “uma ponte interna central ao longo da estação” (SÃO PAULO-METRÔ, 1968, p. 205). De fato, ao passo que o passageiro ou não-passageiro transita um pouco pela estação é possível observar que o mezanino pode ser considerado uma “ponte” por conectar os acessos às plataformas em pisos mais subterrâneos. O arquiteto Marcello Fragelli descreveu o mezanino como um nível “intermediário” da estação:

Em quase todas as estações subterrâneas, as plataformas de embarque e desembarque ficam situadas no terceiro nível, o mais fundo. Acima dele está o intermediário, um mezanino que cobre apenas parte da estação, normalmente deixando livre o resto do espaço sobre as plataformas. Neste mezanino, ficam os controles de entrada e saída de passageiros, as bilheterias e alguns aparelhamentos técnicos (DANON & FRAGELLI, 1975, p. 23).

A figura 1 a seguir é um croqui do mezanino da estação Sé. A área em branco corresponde ao mezanino que Fragelli descreve, e aquelas acinzentadas nas laterais são áreas que o mezanino recobre parcialmente. Também estão indicadas as escadas de acesso às plataformas correspondentes aos sentidos de cada linha para facilitar o entendimento de como o mezanino liga os acessos às plataformas. Na figura 2 é possível observar um detalhe da sobreposição do mezanino sobre o pavimento da plataforma vermelha no sentido Corinthians/Itaquera. Na figura 1 está indicado de onde foi tirada a foto da figura 2:

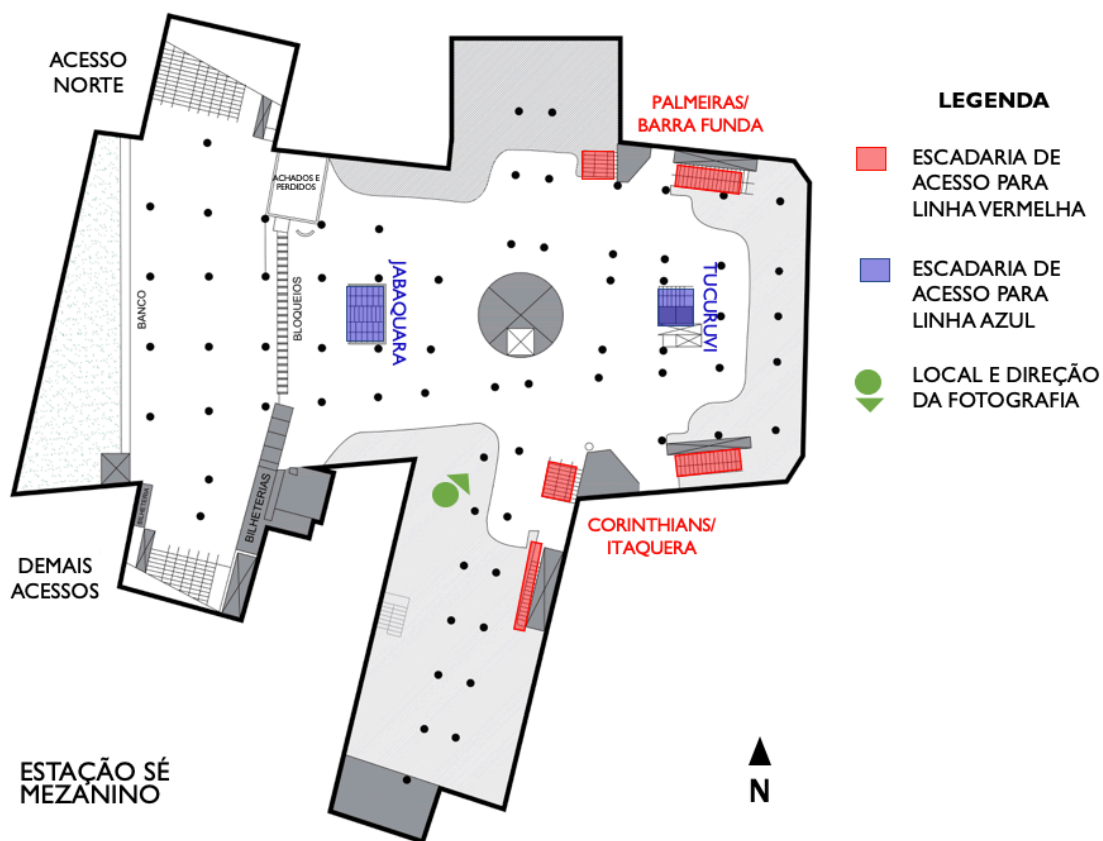


Figura 2: Croqui do mezanino da estação Sé com indicações das escadas de acesso às plataformas
© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)



Figura 3: Sobreposição do mezanino no pavimento da Linha Vermelha, na plataforma de embarque para Corinthians/Itaquera
© Cristiana Martin (dezembro/2017)

Fragelli indica na citação acima que é no mezanino que estão localizadas a bilheteria, os controles de aparelhamentos técnicos e os controles de entradas e saídas. No caso da estação Sé, é no mezanino também que está localizado o guichê dos Achados e Perdidos, desde 1981 (UM SEGUNDO, 2003, p. 7). É neste local que ficam armazenados, por até 60 dias, todos os itens encontrados em todas as estações do Metrô de São Paulo. Já os aparelhamentos técnicos estão, na estação Sé, em diversos locais e pavimentos. Em especial, a Sala de Supervisão Operacional (SSO), normalmente localizada no mezanino (AEAMESP, 2015, p. 32), está na plataforma de desembarque da Linha Vermelha.

Os “controles de entrada e saída” a que se refere Fragelli são denominados genericamente de “bloqueios” — também indicados na figura 1 — e “linha de bloqueios” pelos agentes de segurança (SÃO PAULO-METRÔ, 1983c, p. 7). São estes bloqueios que delimitam a “área paga”, mencionada no *Regulamento de Transporte, Tráfico e Segurança da Companhia do Metropolitano de São Paulo* (1978). Ela é acessada apenas por funcionários e passageiros e, para esses, somente mediante o pagamento da tarifa do bilhete¹⁷. Disto é possível deduzir a existência de uma “área não-paga” cujo acesso é livre e por isso é também chamada por funcionários da estação — conforme verifiquei em campo — de “área livre” ou “não-tarifada”. O Corpo de Segurança do Metrô, por sua vez, a chama de “área pública” (SÃO PAULO-METRÔ, 1983c, p. 7).

A figura 3 a seguir sinaliza o limite geográfico entre as áreas livre e paga no mezanino da estação Sé, distinção importante para o que será visto ao longo deste capítulo e também dos próximos:

¹⁷ O acesso também pode ser liberado mediante apresentação de documento comprobatório da isenção do pagamento da tarifa.

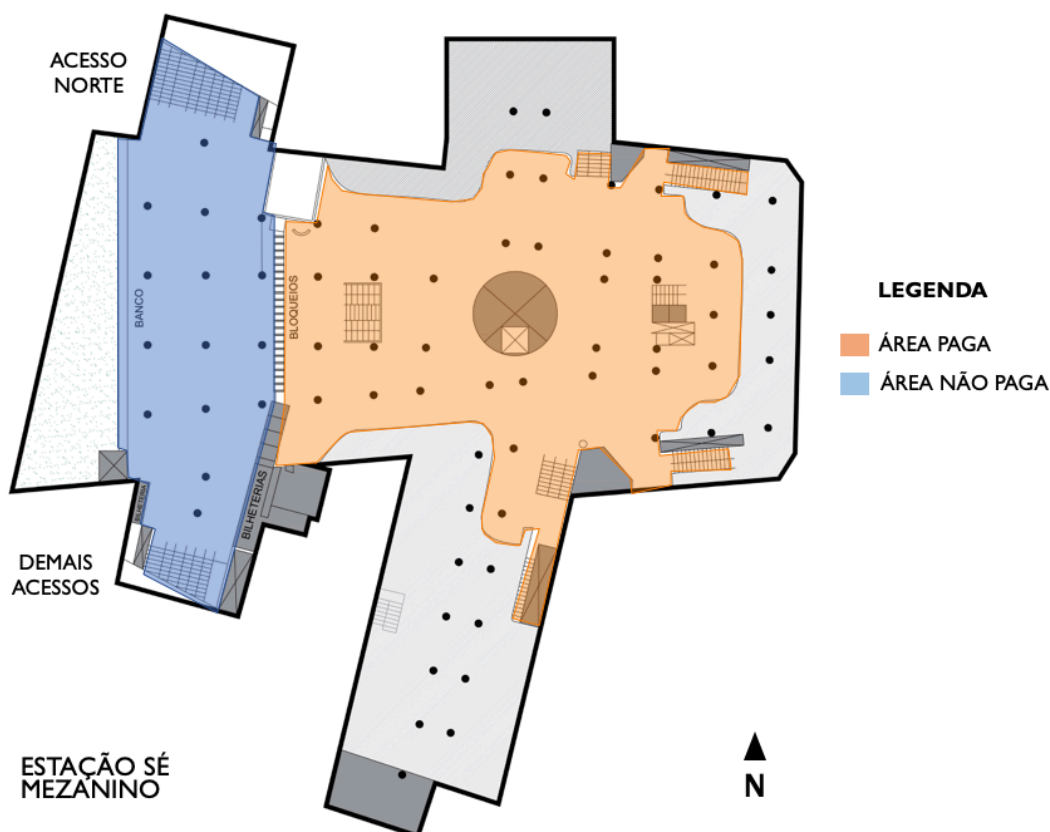


Figura 4: Croqui do mezanino da estação Sé do Metrô de São Paulo com indicações da área paga e da área não-paga

© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

Enquanto o passageiro ou não-passageiro que adentra ou sai da estação pelo acesso norte desce apenas um lance de escadas para chegar ao mezanino, o passageiro ou não-passageiro que utiliza um dos demais acessos encontra ainda outro pavimento antes do contato com o exterior ou interior da estação. Isso acontece pelo fato de a estação Sé ser uma estação de 32.700m² (Assessoria de Imprensa do Metrô de São Paulo, 1984, p. 32) acima da qual foi construída a “Nova Praça da Sé” com cerca de 52.000m² (BISORDI, 1978). A Praça da Sé é razoavelmente desnivelada por conta do próprio relevo onde se insere, e a diferença de 7 metros entre seu ponto mais alto e mais baixo resulta em um pavimento (HERIGER, 2013, p. 98). Este pavimento intermediário está entre o mezanino e o nível da Praça, mas somente na face sul da estação. Conforme pude verificar em campo, é denominado por seguranças e demais funcionários da operação da estação de “P4”¹⁸. É nesse pavimento que estão três dos quatro acessos da estação. Além do já identificado e

¹⁸ Não encontrei no corpus documental referências ao nome desse pavimento e, por tal motivo, mantenho a nomenclatura identificada durante o trabalho de campo.

localizado acesso norte no mezanino, privilegiarei aqui analiticamente o acesso sul, o acesso à Praça e o acesso à Rua Anita Garibaldi/Poupatempo. A figura 4 abaixo evidencia a disposição dos referidos acessos no pavimento P4:

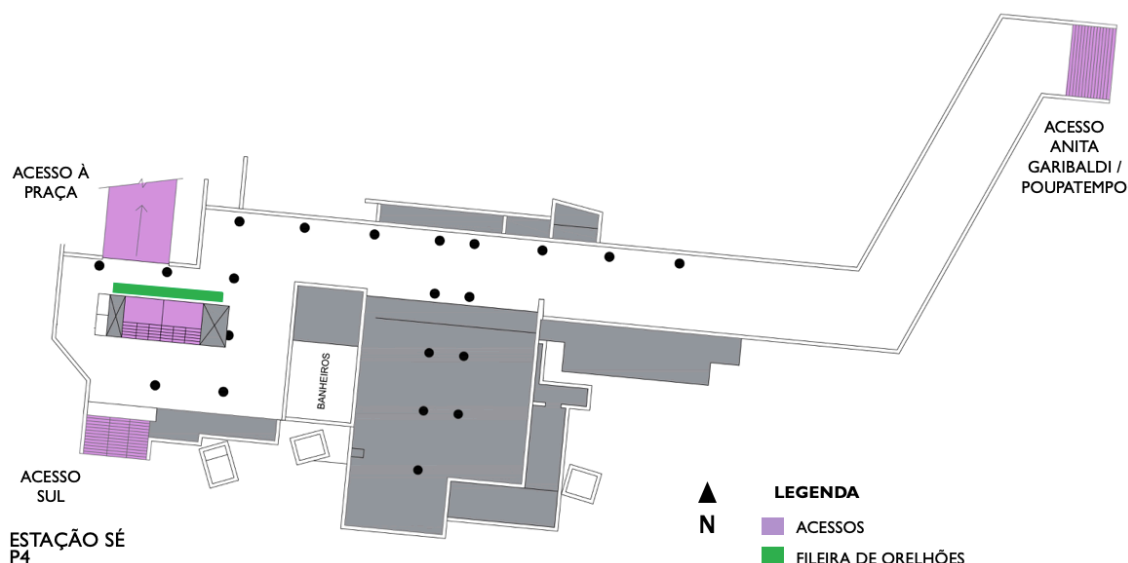


Figura 5: Acessos no pavimento P4
© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

O passageiro ou não-passageiro que subir as escadas rolantes do mezanino e chegar ao P4, verá à esquerda um pequeno corredor que leva aos dois sanitários da estação – feminino e masculino. Atrás do vão das escadas há 12 telefones públicos, dos quais, até março de 2019 quando encerrei o trabalho de campo, apenas dois ainda funcionavam. Contornando este mesmo vão há mais duas saídas da estação: uma bem em frente à fileira de orelhões, é o acesso que aqui chamo de *acesso à Praça*. Na maior parte dos dias em que realizei observação na estação, identifiquei que este acesso permaneceu fechado. O último acesso encontra-se logo após um longo corredor que leva à Rua Anita Garibaldi, no nordeste da Praça da Sé. Aqui, denomino-o *Acesso Anita Garibaldi/Poupatempo*¹⁹. Tal saída desemboca no Poupatempo e é comumente buscada por quem vai até lá, à Secretaria Estadual da Fazenda ou ao Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, que aparecem identificados como pontos de interesse em um painel de informações localizado no mezanino. Além dessas saídas, há uma terceira, imediatamente em frente ao lance de escadas que vem do mezanino. Esta, sim, é conhecida por funcionários como

¹⁹ Trata-se de uma repartição do Governo do Estado de São Paulo para acesso a informações e serviços públicos de natureza variada, como: Carteira de Identidade, Carteira Nacional de Habilitação, Licenciamento de Veículo e Atestado de Antecedentes Criminais. Cf. a respeito <https://www.poupatempo.sp.gov.br/>; acesso em 03.11.2019.

“Acesso Sul”: ao desembocar na face sul da Praça da Sé, é por meio dele que o usuário da estação chega facilmente à Catedral da Sé e à Praça João Mendes.

Até aqui foi possível apresentar alguns dos componentes principais da estação que ficam nos pavimentos mezanino e P4, os estudados nesta dissertação. A seguir, são apresentados alguns elementos de natureza estética e funcional.

Uma primeira passada de olhos pelo ambiente da estação não deixa escapar aos sentidos a percepção de uma construção onde paredes, pilares e teto partilham do concreto cinza aparente. Segundo um documento do Metrô intitulado *Sé*, o piso, atualmente em granito cinza escuro, era originalmente emborrachado para oferta de conforto acústico (SÃO PAULO-METRÔ, 1978b, p. 19) e foi recentemente substituído para atender às normas de segurança do Corpo de Bombeiros²⁰, mas de forma a não fugir ao tom predominante da estação. É possível identificar, por meio da análise do *corpus* documental, que a escolha por este estilo arquitetônico foi pautada por três aspectos: (i) aceitar o aspecto subterrâneo da construção, (ii) usar materiais de fácil manutenção e (iii) durabilidade e imprimir forte padronização nas estações.

Em primeiro lugar, conforme consta no projeto do HMD, “aceitar o aspecto subterrâneo” da construção significava “aproveitar a própria estrutura subterrânea do metrô, em seus moldes e em suas formas, para acentuar (sic) este caráter [subterrâneo]” (SÃO PAULO-METRÔ, 1968, p. 200). Segundo o arquiteto Marcello Fragelli, a “tensão” realizada pelos materiais usados na retenção do solo e das paredes estaria refletida no concreto aparente, deixando colunas “pesadas e volumosas” em sua “força nua” (DANON & FRAGELLI, 1975, p. 22). Para tal efeito, segundo o artigo “Arquitetura no Metrô-SP: Evolução Constante”, redigido por arquitetos do Metrô e publicado na *Revista Engenharia* em 1993, se mostrava imperativo o uso de um material como o concreto armado, pela sua facilidade de moldagem (ISHIGAMI, ERBOLATO, & SAWADA, 1993, p. 49). Isso conferiu à estação, conseqüentemente, o predomínio da cor cinza.

Outros dois aspectos que, na opinião dos arquitetos que acabei de citar, pautaram a escolha do material e do conseqüente tom predominante foram a “facilidade de manutenção e durabilidade” (ISHIGAMI, ERBOLATO e SAWADA, 1993, p. 51; ARAÚJO, 1987, p. 54) dos materiais e o desejo de “imprimir forte padronização industrial à arquitetura das estações” (SÃO PAULO-METRÔ, 1968, p. 201; DANON e

²⁰ Tal informação oral me foi oferecida pelo funcionário Francisco*, do Departamento de Arquitetura da Companhia do Metropolitano de São Paulo em 22.07.2019.

FRAGELLI, 1975, p. 22). Para tamanha padronização, o uso de um “material industrial” (ISHIGAMI, ERBOLATO e SAWADA, 1993, p. 51; ARAÚJO, 1987, p. 54) — como o é o concreto armado — novamente se fazia necessário.

As características estéticas citadas até aqui foram, segundo Maria Olívia Martin Santana e Fabiana Nonogaki, — ambas arquitetas no Metrô de São Paulo, sendo a primeira especialista no departamento de concepção de projetos básicos de arquitetura do Metrô de São Paulo e a última, coordenadora do projeto básico de arquitetura, paisagismo e urbanização do Metrô de São Paulo — consideradas de uma “arquitetura inovadora” à época em que a estação foi projetada (SÃO PAULO-METRÔ, 2016, p. 4). Mas que arquitetura inovadora seria essa?

A breve descrição arquitetônica feita até aqui destaca o uso de um material específico — o concreto armado — em um formato específico – o aparente – que exprimem uma “padronização industrial” e isto nos aproxima da possibilidade de indicar o brutalismo como estilo arquitetônico adotado na construção das estações da Linha Azul, mesmo havendo apenas uma recente referência a essa noção na documentação analisada (SÃO PAULO-METRÔ, 2016, p. 4).

Surgiu entre os anos 1950 e 1960 na Grã-Bretanha, segundo o verbete na *Encyclopedia of 20th-Century Architecture* (SENNOTT, 2004), para atender à necessidade, sem precedentes, de reconstrução de cidades europeias devastadas pela Segunda Guerra Mundial, onde a demanda era ilimitada e os recursos, limitados. Nesse sentido, o *bretón brute* – daí o nome brutalismo –, ou o concreto bruto, dispunha das características necessárias para as edificações que precisavam ser construídas rapidamente, sem tempo ou recursos financeiros para acabamentos interiores que exigissem ambos (BOYLE, 2004, pp. 331-332).

No Brasil, o estilo brutalista é, em certa medida, uma importante forma de manifestação da arquitetura modernista. Esta, por sua vez, tem seu berço internacional no axioma “forma sempre segue a função” (SULLIVAN, 1896) de Louis H. Sullivan. Ou seja, em tese, sobrecaíam nas estações do Metrô de São Paulo as características da *primazia da função sobre a forma*, uma vez que, também em tese, a forma expressava uma padronização industrial, isto é, que não dedicava tempo ou recursos para acabamentos muito além do concreto aparente. No caso das estações do Metrô de São Paulo, quais funções do metrô as formas que descrevi até agora seguiam?

É mais uma vez no HMD que podem ser encontradas as primeiras respostas. Diz o estudo que *a função precípua do metrô é a dos deslocamentos de grande massa de passageiros que se deslocam em sentidos contrários*:

A importância fundamental dos requisitos funcionais é fácil de entender quando se considera a enorme afluência de tráfego decorrente da implantação do futuro metrô paulistano [...]. Para isso são necessárias muitas estações destinadas ao embarque de *grandes massas de passageiros que se deslocam em sentidos contrários*. /Compreende-se que o desempenho dessa *função precípua tenha primazia na solução arquitetônica* e sirva de base para a concepção geral e dimensionamento das estações (HMD, vol. 2, 1968, p. 200; grifos meus).

Ao indicar que era a “função precípua” que teria “primazia na solução arquitetônica”, o trecho reproduzido acima ajuda a reforçar a reflexão sobre o brutalismo como forte expressão da arquitetura moderna no Brasil e a influência de ambos nos projetos das estações do Metrô de São Paulo. Desse modo, é possível indicar *o deslocamento de grande massa de passageiros como o uso primordial das estações de metrô*. No entanto, para que efetivamente seja possível falar em usos como tenho falado até aqui, seria necessário esclarecer de que maneira se daria o deslocamento dos passageiros.

Ainda no HMD, é possível encontrar algumas pistas quanto a isso. Sobre a disposição de elementos da construção da estação, o estudo diz que “foi visada a disposição mais favorável das entradas, saídas e escadas para um *rápido movimento de passageiros*” (SÃO PAULO-METRÔ, 1968, p. 205 – grifos meus). O trecho grifado insinua a expectativa de um comportamento corporal ritmado para o trânsito de entrada e saída de passageiros da estação — diferenciando-se, certamente, do comportamento corporal dos não-passageiros que apresentei na Introdução.

É quando esse trajeto entre trens e acessos é estimulado a ocorrer sem interrupções ou obstáculos que fica novamente aparente a premência da circulação. Esse trajeto ocorreria “diretamente da rua para o trem e vice-versa”, conforme trecho do HMD em destaque abaixo. O mesmo trecho permite uma breve consideração quanto à interação verbal e não verbal, uma vez que não parece haver muitas delas ao longo do *corpus* consultado sobre a arquitetura da estação. Os grifos ao final da citação permitem levantar a hipótese da predominância de interações não-verbais marcadas pela impessoalidade, uma vez que o foco nas sinalizações reforçaria o comportamento corporal direcionado ao rápido trânsito de passageiros:

O princípio básico para a disposição das estações é que o fluxo de passageiros seja conduzido de *forma simples e diretamente da rua para o trem e vice-versa*. Esse princípio foi considerado no projeto das estações, para distribuição e disposição de tódas (sic) as suas áreas. Além disso, *foram previstos dispositivos auxiliares visuais de sinalização para guiar o fluxo de passageiros rapidamente e sem dificuldades de orientação* (SÃO PAULO-METRÔ, 1968, pp. 204-205; grifos meus).

Por meio dos trechos destacados do HMD fica nítida a função da estação para a circulação de passageiros do metrô. No entanto, se no axioma de L. Sullivan a “forma segue a função”, ainda segundo o HMD, às formas das estações — aqui, penso e considero que a forma não se limita aos traçados do projeto, mas se estenderia ao aspecto estético — também foi atribuída uma função: atrair passageiros.

Na planificação dos edifícios do metrô e, particularmente das estações, a apresentação estética tem grande importância e deverá ser considerada como ‘requisito funcional’ pois visa atrair passageiros.

[...]

No planejamento das estações subterrâneas, ao mesmo tempo que foram satisfeitas as exigências funcionais, desejou-se igualmente apresentar uma realização arquitetônica que fôsse (sic), em si mesma, decorativa e aprazível (SÃO PAULO-METRÔ, 1968, p. 201).

Na concepção do HMD, as estações precisavam atrair passageiros por meio de seu aspecto estético para que o sistema metroviário — não só as estações — atingisse sua “tarefa principal”:

A tarefa principal de um metrô consiste em aliviar o tráfego individual do centro urbano. Assim sendo, *esse tráfego deve ser suficientemente atrativo*, a fim de dar motivo aos seus passageiros, para que este (sic) se transfiram do automóvel próprio para um meio de transporte do tipo ferroviário. Isso, porém, significa que o metrô não somente deve ter uma alta velocidade comercial, apesar das distâncias relativamente curtas entre os pontos de parada e uma sequência de trens de alta intensidade, *mas ao mesmo tempo oferecer aos seus passageiros suficiente conforto*, para que esses não desistam do uso do metrô por motivos, que, a (sic) primeira vista, pareçam de pouca importância.

Os principais fatores desse conforto são as condições climáticas no interior das estações subterrâneas e dos trechos de túnel (SÃO PAULO-METRÔ, 1968, p. 198; grifos meus).

Ao longo da documentação pesquisada o conforto como condições climáticas conforme indica a citação é associado à iluminação da estação, à generosidade de espaços e à ventilação. É o que sugere o documento já da década de 1970, intitulado

Metrô Norte-Sul e também a exposição sobre a arquitetura do Metrô realizada pela AEAMESP em 2015.

O conforto climático como elemento atrativo para o passageiro aparece nas publicações feitas por funcionários do Metrô na Revista Engenharia conjugada com outros dois aspectos que também atrairiam passageiros para o meio de transporte: rapidez e segurança. Eis um exemplo:

O sistema metropolitano, inédito no País (sic) e efetivamente implantado trouxe uma brusca e feliz mudança no conceito de transporte coletivo, introduzindo novos padrões de *conforto, segurança e rapidez*, e o merecido respeito à dignidade do usuário, com projeto de arquitetura cuidadosamente elaborado (ISHIGAMI, ERBOLATO e SAWADA, 1993, p. 49; grifos meus).

Abaixo, ainda outro exemplo da referência a “conforto, rapidez e segurança” como uma “mudança de paradigma” dos sistemas de transporte:

Há 25 anos era iniciada em São Paulo a operação do primeiro Metrô do Brasil. Os cuidados com o novo sistema de transporte indicavam uma quebra de paradigma sustentado por três alicerces: *conforto, rapidez e segurança* (BASTOS, 1999, p. 64; grifos meus).

Apesar da recorrência, não foram por mim encontradas nessas reportagens definições precisas dos conceitos “conforto, rapidez e segurança”. Mediante minha solicitação ao Departamento de Arquitetura do Metrô de São Paulo, um documento sem autoria ou data identificados me foi enviado com esparsas definições dos referidos conceitos — no documento, chamados de “atributos” —, e que aqui apresento ao leitor²¹. Mesmo não sendo possível provar de que se tratam das mesmas definições, não parece haver grandes discrepâncias entre o que consta, de um lado, no HMD e na *Revista Engenharia* e, de outro, no documento recebido.

Em primeiro lugar, “conforto” relaciona-se ao “conforto ambiental” e itens que envolvem, além da ventilação, iluminação e generosidade de espaço, a salubridade e a manutenção das condições físicas e operacionais de trens, estação e terminais. Especificamente, o documento aponta como itens de “conforto”:

limpeza dos trens; limpeza das estações; limpeza dos terminais urbanos; condições de embarque e desembarque; quantidade de pessoas nas plataformas; quantidade de pessoas nos trens; ruído do trens durante a viagem; solavancos e freadas dos trens durante o percurso da viagem;

²¹ As informações sobre tais atributos foram obtidas por meio de solicitação feita diretamente a um funcionário do Departamento de Arquitetura do Metrô. Tal funcionário – cuja identidade mantenho em anonimato para fins de privacidade – me enviou via e-mail e em formato “Word” (*.doc) o material – apócrifo e sem data de elaboração – que contém as informações em 10 jan 2019. Embora eu tivesse, na sequência, solicitado os referidos dados bibliográficos, não houve resposta.

ventilação dos trens; ventilação das estações; iluminação das estações; iluminação dos trens; iluminação dos terminais urbanos e facilidade de uso do metrô para pessoas com deficiência (SÃO PAULO-METRÔ, s.d., p. 1).

Nesse sentido, o conforto seria uma forma de manter ativa a preocupação com o conforto ambiental proposto no projeto arquitetônico em 1968, como visto anteriormente. “Rapidez”, por sua vez, traduz-se nos “aspectos relacionados ao tempo de deslocamento na estação e na viagem propriamente dita”. Refere-se, especificamente ao tempo que um possível passageiro leva para adentrar a estação, comprar bilhetes, passar nos bloqueios e realizar seu embarque. O documento aponta como itens de “rapidez”:

tempo gasto na compra de bilhetes; tempo gasto na passagem pelos bloqueios; tempo gasto na espera do trem na plataforma; tempo gasto nas paradas dos trens nas plataformas; tempo gasto na viagem dentro do trem; tempo gasto na baldeação/transferência entre as linhas; número de pessoas nas filas das bilheterias e número de pessoas nas filas dos bloqueios (SÃO PAULO-METRÔ, s.d., p. 1).

Por fim, “segurança” refere-se tanto à segurança pública — a percepção do usuário com relação à sua integridade física e bens pessoais — como à segurança operacional — “segurança física diante de riscos de acidentes no sistema”.

Assumindo que as referências a “conforto, rapidez e segurança” feitas nas edições da *Revista Engenharia* desde a década de 1990 sejam correspondentes às descrições indicadas no documento não datado sobre os “atributos construtivos” — que entendo como representações do espaço — *é possível associar as definições de conforto, rapidez e segurança ao uso primordial do trânsito de passageiros.*

As representações do espaço da estação como um espaço confortável, de rápido deslocamento, seguro e voltado primordialmente ao trânsito de passageiros do metrô são partilhadas por todas as estações. Haveria além dessas representações, alguma específica da estação Sé? Uma vez que nenhuma estação é igual a outra no que diz respeito à suas formas, mesmo partilhando um mesmo estilo e vocabulário arquitetônico, é da forma que vou partir, para, quem sabe, encontrar outras representações e funções da estação Sé.

Conforme apontei no início desta seção, apesar de o pré-projeto da estação Sé ser do arquiteto Marcello Fragelli, o projeto da estação foi, na verdade, assinado por José Paulo de Bem e Roberto MacFadden, e, apesar de terem seguido as principais diretrizes do pré-projeto, há diferenças quanto ao partido arquitetônico. Segundo o próprio Marcello Fragelli, as estações projetadas por ele tinham um “aspecto de

caverna” (FRAGELLI, 2010, p. 240) e o que as distinguiu era, a princípio, o acabamento diferenciado no teto de cada uma:

Buscou-se uma variação que evitasse a monotonia, latente num sistema em que várias estações, pela coincidência de necessidades e dimensões, tinham projetos básicos semelhantes: foram os tetos estudados de modo a tirar efeitos tridimensionais variados, sempre partindo dos perfis correspondentes às suas condições estruturais de trabalho. Alguns foram concebidos em abóbadas, outros em pirâmides, outros em caixotões de várias formas, dando efeitos diferentes, segundo varia, em altura ou distância, a posição do observador (DANON, FRAGELLI, 1975, p. 22).

Em entrevista à pesquisadora Ane Shyrlei Araújo em 1987, o arquiteto Roberto MacFadden indicou que o esforço para diferenciar os tetos das estações não era notado por conta da iluminação escolhida para o interior das estações:

Daí o cara que vai botar a iluminação põe um monte de luminárias penduradas no teto; luminárias para baixo; então não se enxerga o teto [nas estações com aspecto de caverna]. Por outro lado, essa solução dele [Fragelli], implicava em por para cada estação uma solução específica de iluminação com o problema decorrente depois de manutenção, peça e reposição e tal [...]. É então um problema não resolvido pela solução dele. Eu acho que já se fez aquele teto todo trabalhado, que deu um trabalho do cão para fazer, deveriam ter complementado com a iluminação direta, com spots virados para o teto (ARAÚJO, 1987, p. 53).

Por esse motivo, na estação Sé o detalhe de acabamento do teto não foi feito. Nas palavras de MacFadden: “não trabalhamos o teto porque a gente achou inútil, já que a iluminação ia apagar” (ARAÚJO, 1987, p. 56).

Não só o acabamento do teto expressava uma diferença no partido arquitetônico da estação Sé em relação às estações projetadas por Fragelli. Com o aspecto de caverna, as estações eram marcadas pelo confinamento e isolamento do exterior cuja ruptura ocorria apenas por meio dos acessos à estação (SÃO PAULO-METRÔ, 2016, p. 4). Na estação Sé, o isolamento e confinamento da estação eram rompidos também por outras aberturas ao exterior distribuídas pela estação (ARAÚJO, 1987, p. 56), contribuindo ainda mais para que a estação disfrutasse do já referenciado conforto climático:

No momento em que a gente mudou o partido arquitetônico no sentido dorsal, oposto ao de caverna, abrimos para integrar com o exterior, trouxemos o ar natural, não o artificial, trouxemos a luz do sol para dentro; então tudo isso mudou a parada (ARAÚJO, 1967, p. 56).

De que aberturas para integração com o exterior estaria falando MacFadden? Na estação Sé é possível mencionar três aberturas para o exterior que não são considerados acessos.

O passageiro ou não-passageiro que estiver posicionado na área não paga do mezanino consegue ver de frente à linha de bloqueios um jardim suspenso de aproximadamente 40m de largura por 7m de altura e 5m de profundidade (em seu lado mais extenso). A vista desse jardim não é desacompanhada de outros elementos. Margeando o jardim há um banco em concreto aparente e sem encosto. Localizada bem no meio da folhagem horizontal está a Garatuja, obra de arte de dimensões 3,35m x 3,83m x 4,44m da autoria de Marcello Nitsche, datada de 1978, o mesmo ano da inauguração da estação Sé (SACRAMENTO, 2012, p. 122).

O jardim suspenso e o banco localizados a oeste da estação são iluminados por luz natural. Apesar de estarmos em ambiente subterrâneo, há uma fenda trapezoidal com a mesma extensão do banco e do jardim, paralela a esse conjunto, por onde passam ventilação e luz naturais. A figura 5 é de 1979 e permite observar essa fenda e parte do jardim suspenso²². À época, a Garatuja ainda não estava posicionada onde mencionei. A figura 6 é de 2018, e permite ver a fenda do ponto de vista de quem está sentado no banco do mezanino.



Figura 6: Fenda trapezoidal a leste da estação Sé do Metrô de São Paulo em 1979
Acervo: Centro de Memória da Companhia do Metropolitano de São Paulo
Sem autoria

²² Entre 2006 e 2007, a Praça da Sé passou por reforma que incluiu a instalação de rampas e passarelas de pedestre sobre os espelhos d'água e patamares do segmento ajardinado, para fins de "acessibilidade" e "circulações transversais e diagonais" (FREHSE, [2013] 2017, p.238). Nesse contexto, foi inserida uma passarela metálica unindo os lados não paralelos da fenda trapezoidal.



Figura 7: Detalhe da fenda trapezoidal com a Catedral da Sé ao fundo, vistas do banco de concreto na área livre do mezanino
© Cristiana Martin (janeiro/2018)

Ainda no mezanino, mas agora na área paga há mais uma abertura ao exterior. Trata-se de uma grande claraboia circular, para a entrada de ar e luz natural” e que leva “luminosidade até os níveis mais profundos das plataformas” (SÃO PAULO-METRÔ, 2016, p. 7) e para a área paga da estação (UM SEGUNDO, 2003, p. 7). As figuras 7 e 8 mostram em detalhes essa abertura.



Figura 8: Detalhe da claraboia no canto superior esquerdo, vista do mezanino
© Cristiana Martin (dezembro/2017)



Figura 9: Claraboia vista do pavimento da Linha Azul, o mais profundo da estação
© Cristiana Martin (janeiro/2018)

Por fim, há que se dizer que o P4 também dispõe de uma abertura para a praça, que assim como a fenda trapezoidal e a claraboia no mezanino, que não é um acesso. É a abertura que permitia, até as fontes da Praça da Sé serem desativadas, ver, ouvir, e até se molhar com a água da fonte da praça. Essa abertura está localizada na lateral do corredor do pavimento P4.

O que as três aberturas mencionadas expressam em termos de representação da estação? Pelo *corpus* documental analisado essas três aberturas fazem mais do que apenas contribuir para o conforto ambiental da estação. Seria uma forma de integrar a estação Sé com a Praça da Sé. Aqui, é possível identificar três maneiras pelas quais se dão tal integração: a estação interligada à praça, a estação como extensão da praça e a estação como introdução à praça.

A interligação e extensão aparecem nas palavras de Roberto MacFadden em entrevista à *Revista Projeto* da seguinte forma:

Nas estações da leste-oeste, a principal mudança iniciada na Sé foi a procura de maior *interligação espacial* com o exterior. Procuramos tornar a estação uma *extensão da praça*, das árvores, de pedestres, reduzindo os acessos a *apenas dois*, de forma a tornar bem evidente a circulação em direção ao metrô (FERNANDES, 1988, p. 114).

Acredito ser importante distinguir aqui o entendimento que tenho de “interligação” e de “extensão”, por entender que podem traduzir relações diferentes. Enquanto interligar é “ligar-se entre si” (INTERLIGAR, 2019), extensão refere-se à

“ação ou ao efeito de estender-se no espaço e no tempo” (EXTENSÃO, 2019), refere-se, portanto, a “prolongar-se”.

Havendo uma “interligação espacial com o exterior”, como indica MacFadden, é possível pensar na existência de ligações entre uma e outra coisa, entre a Praça e a estação. Por outro lado, pensar a estação como extensão da Praça parece indicar a existência de uma sobreposição, isto é, a estação como extensão da praça significa que ela é também “um pouco (*da*) Praça”. Ambos os termos reforçam a existência de uma relação material e conceitual entre a Praça da Sé e a estação Sé. Cabe perguntar assim, de que modo a “interligação” e a “extensão” estariam expressas na materialidade do espaço.

Ainda explorando a noção de “interligação” da estação com a praça, esta poderia se dar por meio de “pontos de contato” entre ambas. MacFadden ressalta que os acessos foram reduzidos “apenas a dois” para “tornar bem evidente a circulação em direção ao metrô” – de novo, a primazia da circulação. A princípio, parece difícil decifrar de que modo que a evidência da circulação em direção ao metrô, por meio de apenas dois acessos, privilegiaria ou reforçaria a integração. É curioso também pensar que, na realidade, há um total de quatro acessos, dos quais três estabelecem alguma forma de contato entre praça e estação (acessos que anteriormente chamei de acesso norte, o acesso sul e o acesso à Praça). E, ainda assim, dos três acessos ligados à praça, dois deles – o acesso norte e o acesso sul – estão nas beiradas da praça, isto é, já quase fora dela. O único acesso diretamente para o “miolo” da praça permaneceu fechado na maior parte dos dias em que realizei observação na estação.

Assim, sobre a interligação entre Praça da Sé e estação Sé, para além dos acessos, ela está nas três aberturas para a primeira mencionadas há pouco, e, também, no contato estabelecido pelo fato de o “chão” dessa ser o “teto” da estação, uma relação entre um subterrâneo e outra a superfície.

Se a “interligação” com a Praça da Sé se dá por meio dos acessos e ainda outras aberturas, a noção de “extensão” estaria, por outro lado, expressa na existência do mezanino da estação. Ao retomar algumas ideias evocadas em outro momento, como a presença de um banco, do jardim e a preocupação com conforto climático oferecido no mezanino, parece possível entendê-lo ainda mais como extensão da praça. Os elementos citados, quando em conjunto, podem se associados aos lugares públicos comumente identificados como praças públicas.

A concepção historicamente moderna de praça é caracterizada por Frehse como marcada por frequente ajardinamento e a presença de “bancos e caminhos para passeio” (FREHSE, [2013b] 2017, p. 229). Ora, são características em particular do “segmento ajardinado oriental” da Praça da Sé “equipamentos como bancos de praça, espelhos d’água, canteiros e esculturas, fazendo face às intervenções ligadas à implantação da estação central do metrô no subsolo” (FREHSE, [2013b] 2017, p. 238).

No entanto, antes de concluir sobre a relação entre praça e estação, há que se ressaltar que, sendo o espaço socialmente produzido, uma praça não é apenas identificada como tal por conta da sua materialidade física. Ela o é também, justamente, por seus usos, isto é, pelo comportamento corporal e pelas regras de interação que ela produz e que a produz. Nesse sentido, praças seriam caracterizadas por serem “espaços livres públicos coletivos urbanos, *destinados ao lazer e à convivência da população, acessíveis aos cidadãos e livres de veículos*” (ROBBA, 2004, p. 22; grifos meus). A praça poderia, ainda, ser considerada um lugar de circulação:

[p]or ser um espaço livre de edificações, a praça é também um espaço de circulação. Circulação, com o sentido de flunar e passear por seus caminhos, que seria uma forma de lazer, ou com o sentido de ser uma passagem ou acesso a um outro lugar (ROBBA, 2004, p. 47).

Se a praça pode ser um lugar de circulação, será que o lugar de circulação, aqui, pensando a estação de metrô, poderia ser praça? Aqui, por meio de alguns elementos da materialidade física da estação, já foram decifradas algumas semelhanças. Mas no que concerne os usos que são feitos da estação, principalmente pelos não-passageiros, é só na análise do espaço percebido e vivido que será possível decifrar.

Espero que tenha ficado elucidado, por meio desta seção, que o material documental contém dois tipos de representações da estação por parte do Metrô. De um lado, a estação é concebida como lugar de *transporte de passageiros*. De outro lado, e à luz da interligação física da estação com a Praça da Sé, existe a representação da estação como *uma praça pública*, devido às características de sua materialidade física.

A chamada segurança operacional

Conforme antecipado na introdução deste capítulo, não somente representações da construção arquitetônica são consideradas aqui em busca de indícios sobre a estação Sé como relativos ao âmbito do concebido. Retomando, se Lefebvre indica que o espaço é socialmente produzido, entre outras perspectivas, pela tecnocrática, há a possibilidade de vislumbrar outros aspectos da concepção tecnocrática do espaço, para além da materialidade física. A aposta aqui é de que *entre esses outros aspectos possíveis esteja a concepção de usos corporais e de regras de interação verbal e não verbal* (FREHSE, [2009] 2017, p. 154) *específicos, traduzidos em representações de usos concebidos pelo Metrô de São Paulo*. Assim, por essa perspectiva, essas regras de uso assegurariam os usos primordiais para a qual o espaço foi concebido, que, como visto, é a rápida e fácil circulação de passageiros.

Pelo o que foi possível observar por meio da análise do *corpus* documental, essas regras estão inscritas, em alguma medida, principalmente no *Regulamento de Trânsito, Tráfego e Segurança* (RTTS) e na *Regulamentação do Corpo de Segurança da Companhia do Metrô*. O primeiro versa, dentre outros temas, sobre regras relativas ao comportamento do usuário, as estações, a operação e a utilização do serviço de transporte. O segundo, aborda principalmente características gerais do corpo de segurança, como suas atribuições e área de jurisdição. Estes documentos orientam os agentes de segurança – seja por indicar suas atribuições ou o comportamento esperado dos usuários – a agirem nos casos em que usuários não se comportam de acordo com o conjunto de regras previamente estabelecido. É o que prevê o Art. 14 do RTTS, em especial o Parágrafo 1º:

Art. 14 – A transgressão dos dispositivos previstos neste capítulo sujeita o infrator a sanções administrativas aplicadas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, sem prejuízo de responsabilidade civil ou penal

§ 1º Conforme a gravidade da transgressão cometida, o infrator poderá ser advertido, retirado da estação ou trem, multado ou encaminhado à autoridade competente (SÃO PAULO-METRÔ, 1978).

O conjunto de regras de comportamento estabelecido por meio do RTTS é expresso e comunicado indiretamente ao usuário por meio de “campanhas operacionais” e ao menos por duas vias: a comunicação visual e a comunicação

auditiva. A primeira se dá por meio da disposição de cartazes nas plataformas indicando comportamentos corporais desejados e proibidos do usuário. A segunda, ocorre por meio do sistema de áudio interno das estações e expressam, também comportamentos corporais desejados e proibidos.

As peças de comunicação visual e auditiva expressam também outros comportamentos que nem sempre têm por referência o RTTS. Visando o aprimoramento das mensagens e o atendimento das necessidades da operação, as campanhas operacionais sofrem contínuas modificações. De acordo com Fernando Olivi Moreno e Mônica Braga, analistas no Departamento de Relacionamento com o Cliente do Metrô de São Paulo em publicação para a Revista Engenharia em 2011, existe uma “retroalimentação das informações do cliente para a criação de campanhas operacionais” (MORENO, BRAGA, 2011, p. 183). As opiniões e tendências dos usuários capturadas por meio dos contatos com os canais de relacionamento e as pesquisas de opinião desenvolvidas pelo próprio Metrô são as principais fontes de orientação para o desenvolvimento das campanhas operacionais (MORENO, BRAGA, 2011, pp. 183, 184).

É por esse motivo que o material analisado aqui não contempla todas as campanhas desenvolvidas pelo Metrô desde o início de sua operação. O material analisado foi encontrado em duas pesquisas do Metrô de São Paulo sobre a opinião e o comportamento dos usuários: *Imagem da Segurança Pública do Metrô de São Paulo* (2003 e 2007) e *Comportamento dos usuários no metrô de São Paulo* (2009).

A meu ver, há uma forte evidência empírica, para além dos documentos e das campanhas operacionais referidos há pouco, que sugere a existência do que chamo de *usos concebidos*. Em 1974, o Metrô de São Paulo mostrava preocupação com o fato de que a população que passaria a ser usuária do modal não saberia se conduzir pela estação, tamanho o ineditismo do sistema metroviário (SÃO PAULO-METRÔ, 2009, p. 2; CHASSOT, 2015, p. 91). Visando o “uso adequado do sistema” (SÃO PAULO-METRÔ, 2009, p. 2) ou o “uso correto de equipamentos e instalações” (BORGES, 1984, p. 54), foi elaborado o “Programa de Treinamento da População” que envolveu levar aproximadamente 80.000 pessoas às estações para orientá-las sobre o “uso correto dos bilhetes magnéticos”, desde a compra e o armazenamento até a inserção no bloqueio; além de orientar sobre embarque e desembarque seguros e sobre o uso de escadas rolantes (BORGES, 1984, p. 54; CHASSOT, 2015, p. 92). Com relação ao último, técnicos da operação temiam pouca familiaridade com as

escadas rolantes (MACHADO, 1998, p. 148), havendo, à época, apenas algumas na cidade: em *shopping centers* e as da passagem Prestes Maia, no centro da cidade.

A iniciativa de treinar a população à época do início da operação do metrô e as campanhas operacionais que são continuamente atualizadas sugerem que existia então e ainda existem *usos* desejados e esperados para o espaço das estações. No entanto, o que será visto a seguir é que esses usos identificados no *corpus* consultado se voltam principalmente à segurança operacional, isto é, são comportamentos corporais que evitam acidentes que têm o potencial de afetar, em alguma medida, a operação das estações e a circulação dos trens. Ao prevenir acidentes dessas naturezas, outro objetivo poderia ser atingido: a preservação e conservação de equipamentos e instalações (RIBEIRO, GUEDES, CYPRIANI, 1998, pp. 65-66).

A primeira maneira de olhar para os usos concebidos é por meio do Corpo de Segurança por entender que ele desempenhou e desempenha ativamente importante papel na manutenção das regras de usos da estação. Na *Regulamentação do Corpo de Segurança* as atribuições dos agentes de segurança são discriminadas para “situaç[ões] que haja risco potencial – ou consumado para o público, funcionários, equipamentos, instalações ou serviço” (SÃO PAULO-METRÔ, 1974, s/p). No que tange um diálogo específico com o que estou elucidando por meio dos usos concebidos, a *Regulamentação do Corpo de Segurança* indica como atribuição dos agentes, então chamados de “elementos” do Corpo de Segurança, “fiscalizar, fazer cumprir os dispositivos do regulamento – de *comportamento e conduto dos usuários* na utilização dos serviços do Metrô e aplicar penalidades aos transgressores” (SÃO PAULO-METRÔ, 1974, p. 3; grifos meus). O documento que regula as ações do corpo de segurança não indica particularmente qual é o “comportamento e conduto dos usuários” desejado, mas indica haver um.

A segunda maneira de olhar para os usos concebidos, é por meio do RTTS de 1978. A discriminação de comportamentos desejados não é tão evidente, uma vez que o foco está em comportamentos proibidos. No entanto, a partir destes, é possível deduzir que os comportamentos desejados estariam expressos na não-realização de todos os comportamentos proibidos descritos por mais de 20 incisos ao longo dos Art. 12 e 13 do documento. Acabam especificadas ações – tais quais as que serão vistas na comunicação visual e auditiva – que podem comprometer a operação, que são possíveis de identificar como ligadas ou não ao comportamento corporal dos usuários.

Como exemplos das primeiras, diz o Art. 13 que “[é] proibido, nos trens e dependências da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô”

- V – fumar, manter cigarro aceso, acender fósforo ou isqueiro;
 - VI – ingressar, sem autorização, nos locais não franqueados ao público;
 - VII – ultrapassar a faixa de segurança da plataforma, a não ser para entrar e sair do trem;
 - VIII – embarcar ou desembarcar quando as portas estiverem-se (sic) fechando, impedir a abertura ou o fechamento das portas, e estacionar ou apoiar-se nelas;
 - IX – viajar em lugar não destinado aos passageiros;
 - [...]
 - XII – colocar os pés nas paredes das estações, bancos e laterais dos carros
 - XIII – quebrar, danificar, sujar, escrever, desenhar nas instalações e equipamentos pertencentes à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
 - XIV – cuspir ou atirar detritos de qualquer natureza nas vias, nos trens e nas estações
 - [...]
 - XVIII – arremessar objetos de qualquer natureza;
- (SÃO PAULO-METRÔ, 1978a).

Sendo todos ligados ao comportamento corporal do usuário, nota-se que os incisos V, VI, XII, XIII, XIV, XVIII referem-se explicitamente sobre ações na estação que não necessariamente interferirão na operação do sistema metroviário.

Ainda no RTTS, mais do que explicitar padrões de comportamentos corporais proibidos, é explicitada no Art. 12 a interdição à presença de “pessoas que possam causar perigo, incômodo ou prejuízos à continuidade do serviço” (SÃO PAULO-METRÔ, 1978a).

Art. 12 – A entrada ou permanência, nas dependências da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, é interdita a pessoas que possam causar perigo, incômodo ou prejuízos à continuidade do serviço, a critério da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, incluindo, mas não se limitando a:

- i. embriagadas ou intoxicadas por álcool ou outras substâncias tóxicas;
- ii. inconvenientemente trajadas;
- iii. enfermas de moléstias contagiosas, ou que causem repugnância, ou que exijam cuidados especiais;
- iv. portadoras de armas de fogo, carregadas ou não, ou armas brancas, exceto militares, policiais em serviço ou pessoas com licença para porte de armas;
- v. portadoras de materiais inflamáveis ou explosivos

Os perfis esboçados indicam a concepção de que essas pessoas, se não podem entrar ou permanecer nas dependências do Metrô, também não podem, por conseguinte, ser passageiras desse meio de transporte. Por outro lado, sempre com a “função circulação” em mente, qual seria o sentido de permanecer, que aparece no

artigo? Para contribuir para esta dúvida é possível observar no RTTS que na estação não podem se dar comportamentos, aliás, atividades que não estejam relacionadas ao comportamento corporal estritamente direcionado ou relacionado ao embarque e desembarque de trens, à saída e entrada das estações, conforme apresentado na Introdução. Retomando, o documento indica, já em seu Art. 8º, inscrito na Seção III, “Da utilização do Serviço de Transporte”, que

Toda atividade que não consistir no trânsito do usuário através das dependências da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, para utilização dos trens, e entrada e saída das estações pelas vias normais, poderá ser proibida, em benefício do serviço de transporte (SÃO PAULO-METRÔ, 1978a).

Tamanha amplitude de “toda atividade que não consistir no trânsito do usuário” permitiria, inclusive, cercear as atividades que o próprio Metrô promove. Apesar do que expressa tal artigo, o próprio Metrô, como será possível observar na análise da exploração comercial e da promoção de atividades culturais, promoveu e permitiu que seus usuários desenvolvessem outras atividades e usos do espaço das estações não ligados ao transporte e que poderiam tranquilamente consistir em formas de permanência, mas que, segundo o próprio Metrô de São Paulo, não afeta o trânsito dos passageiros pela estação.

As pesquisas realizadas pelo Metrô de São Paulo em 2007 e 2009 intituladas respectivamente *Imagem da Segurança Operacional do Metrô de São Paulo* e *Comportamento dos Usuários no Metrô de São Paulo* avaliaram a familiaridade dos usuários com as mensagens emitidas pelo sistema de áudio das estações. Por meio dessas pesquisas é possível identificar a natureza das mensagens que usuários já ouviram sobre a prevenção de acidentes, listadas abaixo:

- Não embarque após o toque da campainha
- Não ultrapasse a faixa amarela
- Segure o corrimão/não corra nas escadas rolantes
- Não fique nas portas dos trens
- Cuidado com as crianças nas escadas e no embarque e desembarque
- Cuidado com os vãos nas plataformas
- Segurança pública – cuidado com objetos pessoais, não colabore com ambulantes, etc.
- Cuidado no embarque e desembarque (SÃO PAULO-METRÔ, 2007, p. 10).

Para além do fato de que todas as orientações estão relacionadas ao trânsito de passageiros ou operação dos trens, todas também implicam, como era de se esperar, um comportamento corporal específico que visa a segurança e integridade

física dos passageiros e da operação, “minimizando assim as ocorrências dessa natureza no sistema” (SÃO PAULO-METRÔ, 2007, p. 1). Em uma ata de reunião de 1986 aparece a discussão sobre aumento preocupante de acidentes nas dependências do metrô envolvendo escadas rolantes, implicando em maior número constante de alertas e comunicações sobre o uso atento delas.

Na referida pesquisa também são apresentadas as “Mensagens Lembradas sobre Orientação de Uso das Escadas Rolantes” (SÃO PAULO-METRÔ, 2007, p. 11), isto é, aquilo que o usuário reteve sobre as mensagens veiculadas. Observa-se que não diferem muito das mensagens anteriores:

- Segure-se no corrimão
- Proteja as crianças, segurando-as pelas mãos
- Mantenha-se à direita, deixando a esquerda livre
- Fique atento para não prender roupas, saltos finos ou cadarços nos degraus e rodapés
- Não deixe as crianças sentarem-se nos degraus
- Mantenha os pés afastados dos rodapés
- Não corra
- Cuidado com os dedos ao recolher objetos caídos
- Mesmo com pacotes ou crianças no colo, segure-se no corrimão
- Permaneça atento ao movimento da escada e olhando sempre para frente (SÃO PAULO-METRÔ, 2007, p. 11).

A análise do material de comunicação visual do Metrô que em julho de 2019 orientava o comportamento nas escadas fixa e rolante, plataformas e trens, mostra, por sua vez, coerência com a comunicação de áudio:



Figura 10: Sinalização “Evite Acidentes – Escada Fixa”
© Metrô de São Paulo (2019)

Evite acidentes

Escada rolante



Segure-se firmemente no corrimão e mantenha-se afastado das laterais da escada.



Cuidado para não prender partes do corpo, tênis, cadarços, saltos finos, roupas compridas etc., nos degraus e laterais da escada.



Não transporte excesso de bagagem e tome muito cuidado ao conduzir crianças.



Não permita que as crianças se sentem nos degraus. Cuidado ao recolher objetos caídos.

O descuido no uso das escadas pode ocasionar ferimentos graves.

Figura 11: Sinalização “Evite acidentes – Escada rolante”
© Metrô de São Paulo (2019)

Evite acidentes

Plataforma



Aguarde o desembarque antes de embarcar.



Respeite as crianças e as pessoas com restrição de mobilidade. Elas têm prioridade de embarque.

Leis Federais 7.853/89 e 10.048/00



Embarque as crianças, segurando-as sempre pelas mãos.



Não ultrapasse a faixa amarela antes de embarcar e nunca desça na via. Cuidado com o vão entre a plataforma e o trem.

Facilite o embarque e o desembarque ficando longe das portas.

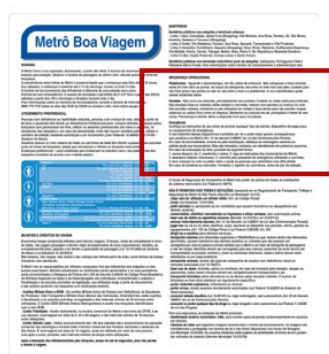
Figura 12: Sinalização “Evite acidentes – Plataforma”
© Metrô de São Paulo (2019)



Figura 13: Sinalização “Evite acidentes – Trem”
© Metrô de São Paulo (2019)

Há, entre as ilustrações, diferentes cores de margens: verde, amarela e vermelha. É possível interpretar que elas se classificam, respectivamente, entre comportamentos “desejados”, “indesejados” e “proibidos”. No caso dos últimos, as ilustrações parecem conter indício da consequência do comportamento não desejado: na figura 9, a criança parece desorientada à medida que a adulta responsável está muito ocupada com o excesso de bagagem. Na figura 12, a permanência do usuário na direção das portas impede o embarque de outros passageiros.

A última das comunicações visuais analisadas aqui será o fragmento de um painel presente, via de regra, em todas as plataformas do Metrô: o “Metrô Boa Viagem”. Preenchido estritamente por conteúdo textual, tem sua leitura dificultada pelo tamanho pequeno da fonte utilizada e pelo extenso conteúdo. O fragmento que interessa aqui é o que contém informações sobre “Segurança Operacional” e “Segurança Pública”.



SEGURANÇA OPERACIONAL

Plataformas - Aguarde o desembarque, em fila, antes de embarcar. Não ultrapasse a faixa amarela antes do trem abrir as portas. Ao toque da campainha, não entre no trem nem saia dele. Cuidado para não ficar preso nas portas ou cair no vão entre o trem e a plataforma. A via é eletrificada e pode causar acidentes fatais.

Escadas - Não corra nas estações, principalmente nas escadas. Cuidado ao andar sobre piso molhado. Nas escadas fixas ou rolantes utilize sempre o corrimão, mesmo com pacotes ou criança no colo. Nas escadas rolantes, mantenha os pés afastados do rodapé e fique atento para não prender roupas, cadarços ou saltos finos entre os degraus. Mantenha as crianças em pé, protegidas à frente do seu corpo. Permaneça à direita, deixe a esquerda livre para circulação.

Emergência

Conheça as instruções de uso antes de acionar qualquer tipo de alarme, dispositivo de segurança ou equipamento de emergência.

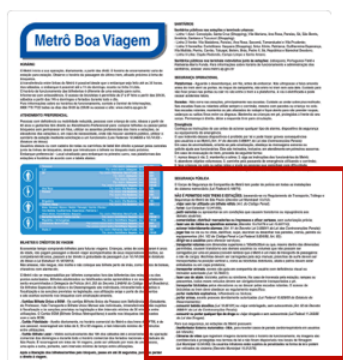
O uso indevido desses dispositivos é proibido por lei e pode trazer graves consequências aos usuários e ao Metrô (*Art. 41 do decreto 3.688/41 da Lei das Contravenções Penais*).

Em caso de anormalidade, oriente-se pela sinalização, obedeça às mensagens sonoras ou solicite ajuda aos funcionários. Eles são treinados, inclusive, em atendimento em primeiros socorros. Em caso de evacuação do trem, proceda da seguinte forma:

1. nunca desça à via;
2. mantenha a calma;
3. siga as instruções dos funcionários do Metrô;
4. abandone objetos volumosos;
5. caminhe pela passarela de emergência utilizando o corrimão;
6. leve crianças no colo ou pelas mãos e ajude as pessoas que caminham com dificuldade.

Em caso de acidente ou mal-estar, formalize o registro da ocorrência, antes de sair da estação.

Figura 14: Painel intitulado Metrô Boa Viagem, seção de Segurança Operacional.
© Metrô de São Paulo (2019)



SEGURANÇA PÚBLICA

O Corpo de Segurança da Companhia do Metrô tem poder de polícia em todas as instalações do sistema metroviário (*Lei Federal 6.149/74*).

NÃO É PERMITIDO NOS TRENS E ESTAÇÕES, baseando-se no Regulamento de Transporte, Tráfego e Segurança do Metrô de São Paulo (*Decreto Lei Municipal 15.012*):

- . viajar sem ter utilizado um bilhete válido (*Art. do Código Penal*);
- . fumar (*Lei Estadual 13.541/09*);
- . pedir esmolas ou apresentar-se em condições que causem transtorno ou repugnância aos demais usuários;
- . comercializar, distribuir mercadorias ou impressos e afixar cartazes, sem autorização prévia;
- . fazer uso de rádios ou aparelhos sonoros (*Decreto 15.012/78 e Lei 15.937/13*);
- . acionar indevidamente alarmes (*Art. 41 do Decreto Lei 3.688/41 da Lei das Contravenções Penais*);
- . jogar lixo na via ou no chão, danificar, sujar, escrever ou desenhar nas paredes, vidros, painéis ou equipamentos (*Art. 163 do Código Penal e Lei Federal 9.604/98, Art. 65*);
- . dirigir-se a usuários para oferecer serviços;
- . transportar volumes com dimensões superiores a 150x60x30cm ou que, mesmo dentro das dimensões permitidas, causem transtorno aos demais usuários ou volumes que não possam ser carregados por uma só pessoa (convém lembrar que o Metrô é um meio de transporte de passageiros e não de carga). Mochilas devem ser carregadas pela alça manual, pranchas de surf devem ser transportadas na posição vertical e, como as bicicletas dobráveis, skate e patins devem estar embalados ou em capa protetora;
- . transportar animais, exceto cão-guia em companhia de usuário com deficiência visual ou treinador autorizado (*Lei 10.784/01*);
- . fazer uso de skate, bicicleta, patins ou similares. No caso de travessia pela estação, rampas ou passarelas, todos esses veículos devem ser obrigatoriamente transportados a pé.
- . transportar bicicletas pelos elevadores ou ao descer pelas escadas rolantes. O acesso de bicicletas ao trem deve obedecer ao regulamento específico;
- . portar materiais explosivos, inflamáveis ou tóxicos;
- . portar armas, exceto pessoas devidamente autorizadas (*Lei Federal 10.826/03 do Estatuto do Desarmamento*);
- . consumir bebida alcoólica (*Lei 10.951/01*) ou viajar embriagado, sem autocontrole (*Art. 62 do Decreto 3688/41 da Lei de Contravenções Penais*);
- . consumir ou portar qualquer tipo de droga ou viajar drogado e sem autocontrole (*Lei Federal 11.343/06 da Lei das Drogas*).

Para sua segurança, as estações do Metrô possuem:

- . Desfibrilador Externo Automático - DEA, para reverter casos de parada cardiorrespiratória em usuários em trânsito;
- . Câmeras de vídeo que registram imagens durante todo o horário de funcionamento. As imagens são confidenciais e protegidas nos termos da lei e não ficam disponíveis nos locais de filmagem (*Lei Municipal 13.541/03*). Os usuários infratores estão sujeitos às penalidades na forma da lei e podem ser retirados do sistema (*Decreto Municipal 15.012/78*).

Figura 15: Painel intitulado Metrô Boa Viagem, seção de Segurança Pública.
© Metrô de São Paulo (2019)

Esses itens contêm mais informações sobre padrões de comportamento corporal, além daquelas já veiculadas pela comunicação visual e auditiva. Quanto à segurança operacional, os trechos destacados do material intitulado “Metrô Boa Viagem” indicam comportamentos arriscados à operação e à integridade física individual. No que tange comportamentos que entendo como “não permitidos”, pode-

se dizer que eles compreendem aqueles que, além de oferecerem risco à operação, podem prejudicar a convivência coletiva, como “fazer uso de rádios ou aparelhos sonoros” ou “dirigir-se a usuários para oferecer serviços”. Estas, em particular, indicam não tanto um comportamento corporal esperado (mas também) como interações sociais específicas (e características!) no transporte público. Quando em copresença física (GOFFMAN, 1963, p. 22) em um vagão ou plataforma, espera-se que os usuários mantenham a desatenção civil, isto é, o comportamento em público que permite a um indivíduo ser notado e notar outros sem expressar que ele próprio constitui um “alvo de especial curiosidade” (GOFFMAN, 1963, p. 84) para outras pessoas na mesma situação. Isto inclui a regra de não ser abordado por alguém oferecendo serviços.

É possível questionar como, depois de tantos anos de início da operação, o comportamento que o Metrô concebe que os passageiros e não-passageiros tenham ainda precisa ser comunicado. Além das comunicações visual e auditiva, a educação para o comportamento no metrô também é expressa aos participantes do chamado Programa de Visitas, dedicado, entre outros, a grupos escolares. Assim, em parte, o Metrô de São Paulo considera que sempre haverá novos passageiros deste meio de transporte, por outro lado, o referido comportamento ideal ainda não parece desempenhado mesmo por passageiros habituais.

O próprio Departamento de Relacionamento com o Usuário do Metrô, como engajado pesquisador de suas próprias operações, identifica nuances da dinâmica da eficácia das campanhas promovidas:

As orientações e as campanhas realizadas são percebidas como fatores decisivos na mudança de comportamento. No entanto, os usuários ponderam que *a sua eficácia é restrita* já que consideram que uma parcela cada vez maior não modifica o seu comportamento. Essa mesma observação é verificada nas manifestações dos usuários encaminhadas aos canais de relacionamento. A Campanha de Cidadania, por exemplo, foi considerada muito positiva na maioria das manifestações, por se tratar de uma ação educativa, focada na convivência em um espaço público. Ao mesmo tempo, percebem que parte dos usuários não se sensibiliza com as mensagens/orientações e tampouco mudam seu comportamento.

Apesar de serem poucos que se contrapõem às orientações dadas nessa Campanha, devem-se considerar as reclamações a seguir expostas. Tais reclamações demonstram irritação principalmente em relação ao embarque e desembarque, particularmente às mensagens que pedem para que não fiquem na região das portas para ‘não atrasar a vida dos outros’.

[...]

Essa é uma tarefa cujos resultados não se obtém imediatamente. Para que atinja os objetivos desejados as campanhas devem ser acompanhadas de um programa amplo de comunicação com os usuários, onde sejam veiculadas todas ações desenvolvidas pelo Metrô para oferecer uma melhor qualidade de serviço. As pessoas devem perceber que a empresa também atua segundo os mesmos princípios de cordialidade recomendados ao usuário (SÃO PAULO-METRÔ, 2009, pp. 6-7; grifos meus).

Na citação acima é mencionada a “Campanha da Cidadania” – cuja data de vigência o documento não aponta –, que visou uma melhor convivência em espaço público, de acordo com as recomendações feitas pelos próprios usuários. As recomendações se referem, mais uma vez, exclusivamente ao comportamento em momentos específicos do transporte: embarque e desembarque e a viagem de metrô em si.

Se no início da operação a preocupação era com a preparação do usuário para o uso do metrô, hoje os esforços estão voltados para campanhas operacionais que facilitem o fluxo dos usuários nas estações, pensando na prevenção de acidentes e em aspectos que envolvem a rapidez da viagem, que é a principal expectativa do usuário (RIBEIRO, GUEDES, & CYPRIANI, 1993, p. 66).

O que é possível concluir a partir do material analisado nesta seção é que, em grande parte, são propagados comportamentos que privilegiam a circulação dos passageiros à medida que evita comportamentos que podem, justamente, interferir nessa circulação. Mesmo as condutas que estão relacionadas à chamada convivência coletiva, também teriam papel semelhante: elas poderiam evitar o desencadeamento de “conflitos” e “tumultos”, caros ao funcionamento da operação do sistema metroviário, como já apontado por Guedes (1992).

Os projetos culturais

A estação Sé, inaugurada em 1978 foi a primeira do sistema metroviário paulistano a ter obras de arte no seu interior. Elas decorreram da implantação de esculturas na “Nova” Praça da Sé também em 1978, ano de sua reinauguração. É o que relata o livro institucional do Metrô de São Paulo, *A História do Transporte que Move São Paulo*, publicado em 2018:

Desde a fundação da Companhia em 1968, houve a ideia de transformar espaços do sistema metroviário em galerias subterrâneas de arte. Um de

seus projetos mais destacados, o Arte no Metrô teve origem em 1978, com a reurbanização da Praça da Sé para a construção da estação de mesmo nome. Para a inauguração do espaço, a *prefeitura decidiu instalar diversas esculturas na praça*. Foi uma iniciativa fértil para desenvolver o debate acerca da relevância da arte pública e dessa discussão surgiu a proposta de instalar obras de arte nas estações do Metrô (SÃO PAULO-METRÔ, 2018, pp. 108-109; grifos meus).

Mesmo com a afirmação do trecho grifado na citação acima, não encontrei, por todo o HMD, nenhuma referência à ideia de dispor obras de arte nas estações. No HMD foram mencionadas “galerias”, mas sempre de lojas, sem citar possíveis *usos culturais* das estações. Na entrevista de Roberto MacFadden à pesquisadora Anne Shyrlei Araújo em 1987, o arquiteto indicava que havia sobrado espaços na estação Sé, que eram “espaços ociosos” onde “pode[riam] ser feitas, tranquilamente exposições, esculturas, não sei o que à vontade” (ARAÚJO, 1987, p. 60).

Apesar de não constarem no HMD e apenas na fala de MacFadden, três das seis obras de arte permanentes da estação Sé foram inauguradas já em 1978: a obra “Sem Título” de Alfredo Ceschiatti — a primeira a compor o acervo de obras de arte do Metrô de São Paulo —, a “Garatuja” de Marcello Nitsche atualmente no jardim atrás do banco de concreto do mezanino, e os painéis “Sem Título” de Renina Katz localizados no P4. Em 1979 o mural “Colcha de Retalhos” de Claudio Tozzi, também no P4 foi inaugurado.

Quase uma década depois da abertura da Sé, mais duas obras foram inauguradas e acrescentadas ao acervo da estação: os painéis “Fiesta” de Waldemar Zaidler (1985) e “Como sempre esteve, o amanhã também estará em nossas mãos”, de Mário Gruber (1987), ambos localizados na plataforma da Linha Vermelha²³. As figuras 15, 16 e 17 indicam as localizações em dezembro de 2017 das seis obras de arte permanentes na estação Sé:

²³ Cf. reproduções imagéticas das seis obras de arte dispostas na estação Sé no Anexo 1 desta dissertação.

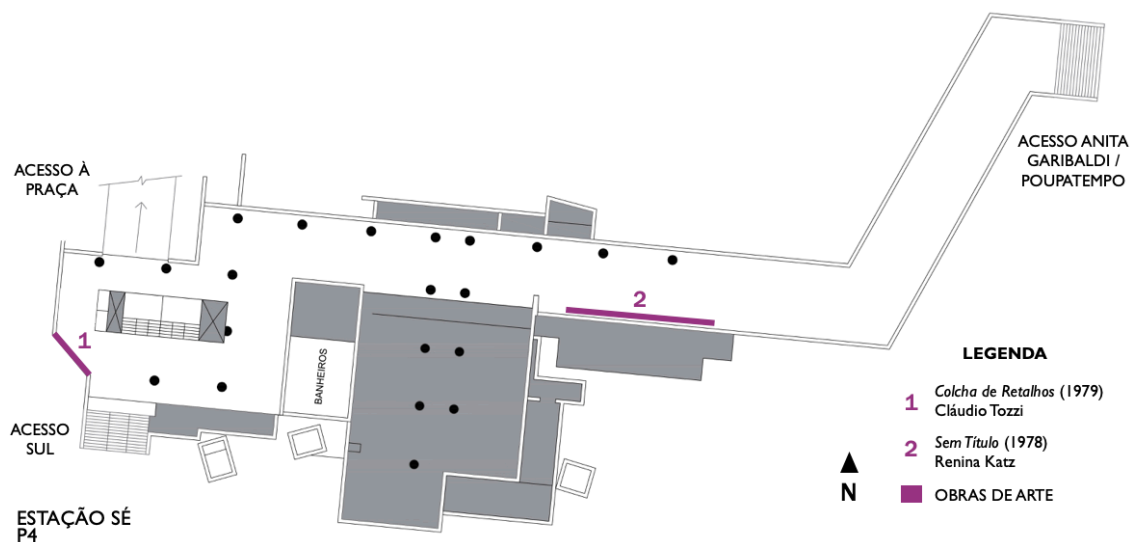


Figura 16: P4, disposição das obras de arte
© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

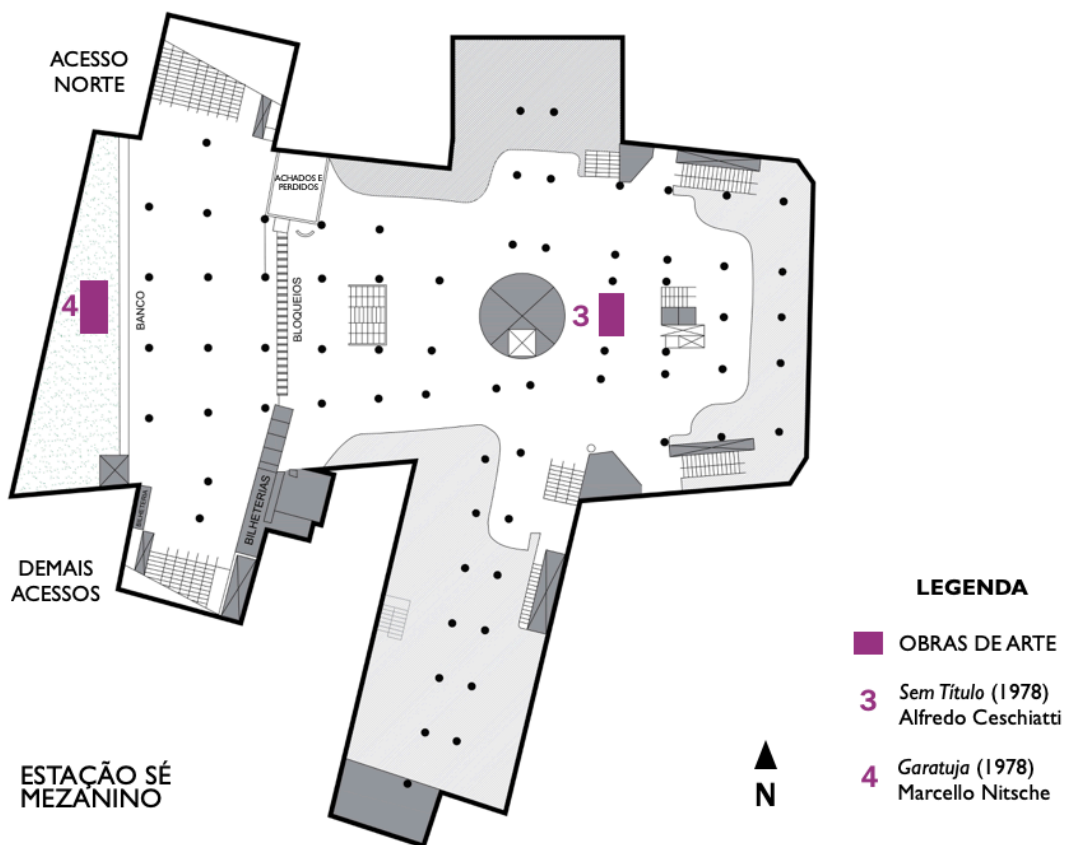


Figura 17: Mezanino, disposição das obras de arte
© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

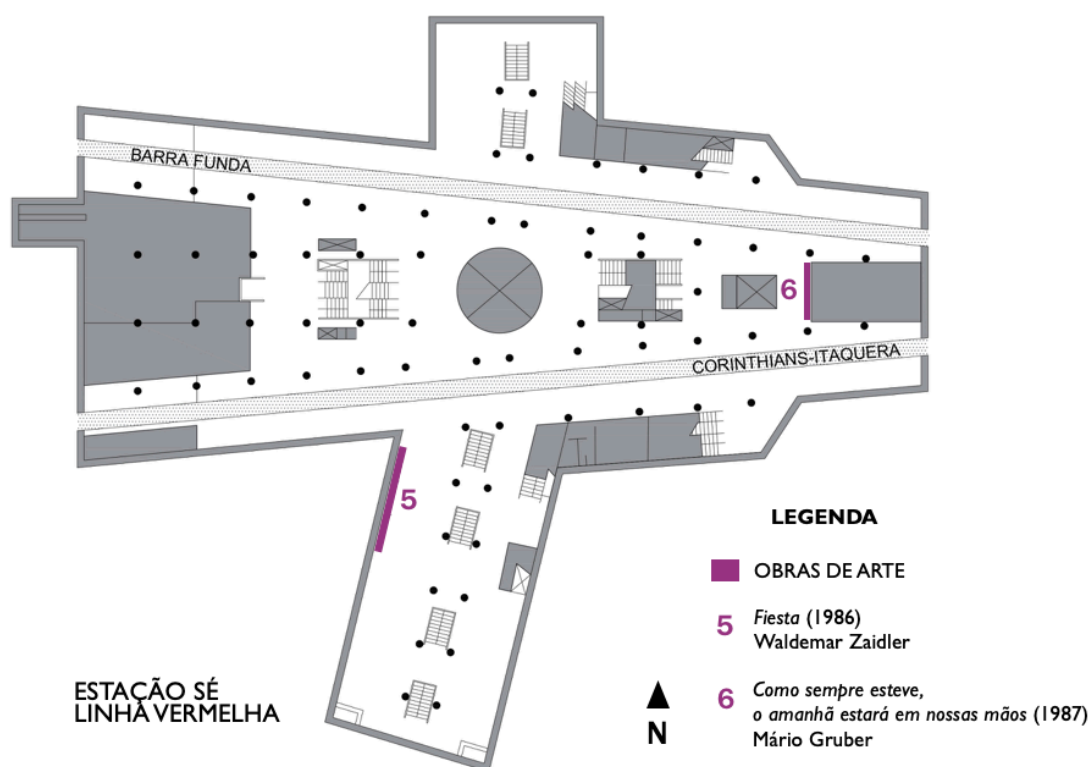


Figura 18: Pavimento da Linha Vermelha, abaixo do mezanino, disposição das obras de arte
© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

O caráter permanente das obras poderia ser relativizado uma vez que tanto a obra “Sem Título” de Ceschiatti quanto a “Garatuja” de Nitsche já mudaram de lugar na estação. Inicialmente, a obra de Ceschiatti ficava posicionada onde atualmente está a Garatuja, e a Garatuja ficava no intervalo das escadarias do acesso sul.

O livro institucional *Arte no Metrô* (SÃO PAULO-METRÔ, 1994) sugere que outras atividades culturais foram desenvolvidas em diversas estações do sistema a partir de 1978, como “concertos musicais e algumas obras plásticas instaladas aqui e acolá”, mas ainda sem representar um “esforço contínuo e permanente” para ampliação ou efetivação de um projeto cultural (SÃO PAULO-METRÔ, 1994, p. 7). Essas atividades em caráter temporário configurariam, em 1986, o programa “Linha da Cultura”. Ele compreenderia “iniciativas artísticas e culturais” (SÃO PAULO-METRÔ, 2018, p. 122) em caráter “itinerante” (THEODOZIO, 2011, p. 186) como

exposições fotográficas, apresentações musicais e teatrais, shows de dança que funcionam dentro de uma extensa agenda mensal, contemplando diferentes linguagens artísticas e conteúdos de interesse social, cultural, ambiental e educativo (SÃO PAULO-METRÔ, 2018, p. 122).

O projeto permanece ativo até hoje e conta com agenda mensal de atividades que ocupam os “espaços restantes” da estação, isto é, espaços que não são

predominantemente para circulação, são ocupados por diversas atividades organizadas para otimizar o uso dos espaços disponíveis nas estações, promovendo manifestações artísticas e culturais para passageiros (GONÇALVES, 1993, p. 96).

Dois anos depois do início do “Linha da Cultura” em 1988, a disposição de obras de arte pelas estações do Metrô expandiu para além da estação Sé: era o Projeto Arte no Metrô que se efetivava. Essa expansão teria sido um “processo experimental de *aproximação usuário-obra de arte*, com a colocação de obras em alguns espaços disponíveis e em alguns momentos especiais” (SÃO PAULO-METRÔ, 1994, p. 10 – grifos meus). A ideia de aproximação entre usuário e obra se traduziria no “contato direto” do usuário com a arte, conforme outro livro institucional do Metrô, *Metrô de São Paulo 1987-1991 Tecnologia e Humanização* (SÃO PAULO-METRÔ, 1991) indica:

A obra de arte rompe os limites dos museus e galerias, passando a estabelecer contato direto com milhões de usuários, provocando a reflexão, estimulando um novo ponto de vista da realidade pelo espectador da obra, desacelerando o ritmo de cada um (SÃO PAULO-METRÔ, 1991, p. 144).

Esse contato direto, por sua vez, estimularia “o crescimento cultural da população”, transformando o “apressado cotidiano” dos usuários e desenvolveria “uma relação mais afetiva do sistema com seus usuários” (SÃO PAULO-METRÔ, 1991, p. 144). O crescimento cultural da população se daria, com o Projeto Arte no Metrô, por um

‘caminho inverso’, pois, se as produções artísticas disponíveis em galerias de arte e outros espaços afins, não são admiradas pela grande massa, por desinformação ou timidez natural, o Programa Ação Cultural inverte a rota, levando os bens culturais de qualidade aos espaços do Metrô, ampliando o universo artístico do cidadão, interferindo suavemente em seu caminho, garantindo seu contato mais estreito com as criações artísticas e assim, promovendo nomes ainda não consagrados nos restritos panoramas da arte (GONÇALVES, 1993, p. 96).

O “Arte no Metrô” proporcionaria assim, segundo Sandra Theodozio, funcionária, em 2011, do Departamento de Marketing que é o responsável pelos projetos culturais do Metrô,

o acesso de segmentos desprivilegiados às artes e à cultura, com a inclusão dos segmentos desprivilegiados. A alta demanda e o perfil do usuário do Metrô caracterizam um público heterogêneo que pode vivenciar experiências semelhantes às dos espetáculos ao ar livre. Ou seja, que podem induzir à compreensão mútua, à tolerância e ao respeito ao outro (THEODOZIO, 2011, pp. 185-186).

Outro objetivo da inserção das obras de arte nas estações era o de melhorar a relação entre o passageiro e a empresa Metrô. Em *Arte no Metrô* (1994) são mencionados como objetivos do programa “a revigoração de seu [usuário] relacionamento com a Companhia”. Os “[p]ainéis, murais, pinturas e esculturas” instalados por meio do programa se tornariam “o vínculo afetivo necessário para estabelecer as demais ligações empresa-usuário” (SÃO PAULO-METRÔ, 1994, p.11).

Ainda um terceiro objetivo orientou o Programa “Arte no Metrô”: humanizar o sistema metroviário (THEODOZIO, 2011, p. 185). Talvez o objetivo mais recorrentemente citado na documentação consultada, era identificado como uma necessidade e que seria atingida à medida que a aproximação do usuário com a arte seria uma aproximação do usuário com a empresa, resultando então, na referida humanização das estações.

Os eventos culturais e a implantação das obras de arte foram acompanhados de um *discurso de humanização das estações*. O Metrô não tinha como responsabilidade nem objetivo associar a política de transportes a uma política cultural em uma ação de complementariedade; respondia apenas a uma *necessidade de aproximação com o usuário para enriquecer a relação usuário-empresa* (THEODOZIO, 2011, p. 185 – grifos meus).

Entre efeitos considerados “positivos” de atingir os objetivos de aproximação entre usuário, arte e empresa, resultando na humanização do espaço, o livro *Arte no Metrô* relata que a reação positiva dos usuários foi “demonstrada pela aceitação da obra de arte, sua preservação e sua apreciação in loco do comportamento do passageiro” (SÃO PAULO-METRÔ, 1994, p. 10).

O que os livros institucionais ou as publicações na *Revista Engenharia* deixam de abordar é o motivo de a partir de 1986 ou 1988 ser necessário estreitar a relação entre usuários e obras de arte, entre usuários e a empresa e, ainda, a necessidade de humanizar os espaços do Metrô. Quando é dito que o Arte no Metrô “estímul[a] [o] respeito e noção de conservação dos espaços coletivos que utiliza em seu cotidiano” (SÃO PAULO-METRÔ, 1994, p. 11), não é justificada a necessidade de se ater a isso apenas a partir de meados de 1980.

É em dissertações e teses que encontrei a sugestão de alguns indícios do surgimento dessa necessidade, relacionados ao mau comportamento do usuário diante de situações de falha operacional. O trabalho de Ricardo Gomides Santos, *Obras de Arte no Metrô de São Paulo: Um Estudo junto os seus Usuários* (2006) sugere que o “contexto de inserção das obras de arte no metrô” está relacionado com

a “modificação nos padrões de uso pelos usuários”, com a “piora significativa das condições de operação”, com “momentos de pico acima da capacidade de serviço” que culminavam em “atitudes de enfrentamento às normas institucionais e aos funcionários do metrô” (SANTOS, 2006, p. 57).

Esse cenário de insatisfação do usuário é amplamente retratado por Marcia Barone Pinheiro em 1992, em sua dissertação de mestrado *Vivência de Modernidade no Urbano: O Metrô de São Paulo, Representações e Apropriações pelo Usuário*, já mencionada na Introdução. Ao comparar a forma de apropriação do serviço metroviário pelo “usuário”, ela relata que a partir de 1982, com a “implantação da segunda linha metroviária”, a Linha Vermelha, houve alteração do “perfil do usuário, com a entrada, no metrô, de uma população de renda mais baixa”, aumentando o número dos usuários e com isso, o concomitante aumento da “defasagem nos níveis de oferta, o que problematizou as condições do serviço”. Esse cenário teria culminado na “primeira quebra de trens em 1986” (PINHEIRO, 1992, p. 5). É nesse sentido que Cecília Elena Fuentes Guedes, também em seu mestrado em 1992 já citado na Introdução, identifica que à queda na qualidade do serviço pelo aumento do número de usuários no sistema estariam associados comportamentos reativos “em massa” que ameaçam passageiros do metrô.

Juntas, Guedes e Pinheiro escreveram em 1990 um artigo para a *Revista dos Transportes Públicos da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP)* intitulado “Comportamento de Massa em Sistemas Metroviários: Diretrizes para a Prevenção e Controle”. Nele as autoras sugerem que “em situações de anormalidade operacional[,] acontecem aglomerações em vários pontos do sistema, propiciando a eventualidade do surgimento de manifestações coletivas, tais como princípio de tumulto, ameaças de reações violentas e pânico coletivo (GUEDES, PINHEIRO, 1990, p. 23). Essa constatação teria ocasionado, em 1988, o mesmo ano do início do Arte no Metrô, uma investigação aprofundada sobre o fenômeno do comportamento de massa pela Gerência de Operações. Segundo o artigo a investigação concluiu que são três as “condições propiciadoras” do fenômeno de massa: “problemas na qualidade do serviço; especificidades da relação usuário x espaço metroviário; e deficiências emergentes no momento da anormalidade (contexto situacional)” (GUEDES, PINHEIRO, 1990, p. 24).

Diante desse diagnóstico, as autoras indicam “formas de neutralizar os principais fatores condicionantes das reações de massa” (GUEDES, PINHEIRO,

1990, p. 27): melhorias na qualidade do serviço, *humanização das relações usuário/espço metroviário (com ênfase na prestação de serviços culturais)*, fortalecimento da ideia de segurança operacional junto ao usuário e capacitação de funcionários. O destaque para a humanização das relações usuário/espço metroviário com ênfase na prestação de serviços culturais é o que permite, de modo mais certo, estabelecer a relação entre as iniciativas culturais do Metrô de São Paulo e, consideradas a principal maneira de “humanizar” o sistema e todo o cenário que, segundo as autoras, desencadeou o que elas chamaram de “comportamento de massa”. Apesar disso, nas referidas dissertações de mestrado as autoras não confirmam explicitamente essa relação.

Assim, apesar de poder haver a sensação de que a estação Sé e outras do sistema metroviário paulistano foram paulatinamente concebidas para outros usos além da circulação de passageiros, o que, na verdade a análise parece sugerir é que no fundo, *todo o esforço no âmbito cultural também tem uma função intrinsecamente relacionada com a funcionalidade das estações, isto é, com a primazia dos usos relacionados à circulação de passageiros do sistema.*

A exploração comercial e a oferta do serviço de Wi-Fi

Mais uma vez, tudo começa com o HMD. Apesar de breve, ele conta uma descrição a respeito de possível exploração comercial das estações centrais. As estações subterrâneas deveriam ser, nos andares intermediários, “enriquecid[as] com vitrinas, bancas e lojas, ou então por galerias de lojas” que venderiam “mercadorias de grande procura”, mercadorias “de todos os tipos, de primeira necessidade”, e também deveria haver galerias “de prestação de serviços” (SÃO PAULO-METRÔ, 1968, pp. 204-205).

De acordo com o documento *Metrô Norte-Sul*, dos anos 1970, que descreve brevemente as estações da Linha Azul, havia então a expectativa de que a estação fosse “preenchida” com usos comerciais mesmo próximos às áreas de circulação:

Nas estações subterrâneas, o plano dos andares intermediários foi sempre enriquecido com vitrinas, bancas e lojas ou galerias de loja. [...] Os dois níveis superiores funcionarão como áreas de circulação, com lojas, bancas de jornais, cabinas telefônicas, e como áreas de distribuição das correntes de

passageiros. Todos os níveis serão interligados por escadas rolantes (SÃO PAULO-METRÔ, 197?, pp. 22-23)

Lígia Carina Fischer desenvolveu, como funcionária da Gerência de Negócios da Companhia do Metrô de São Paulo, o planejamento de novos negócios para a empresa. Em sua dissertação de mestrado sobre *A implementação de comércio e serviços em estações de transporte de alta capacidade* ela indica que

[a] implantação de comércio e serviço nas estações do Metrô de São Paulo, de forma sistemática, começou a partir de 1977. Entretanto, esse processo não foi contemplado nos projetos desses edifícios. Sendo assim, o uso dos respectivos espaços ocorreu pós-ocupação quando o desenvolvimento da atividade de transporte já estava consolidado (FISCHER, 2013, p. 4).

E, apesar de “as áreas para uso de comércio e serviço estarem incluídas no relatório da (sic) HMD e nos projetos iniciais das estações” (FISCHER, 2013, p. 56), foi somente no ano de 2000 que o documento *Sé, Estação Modelo* relatou a viabilidade de exploração comercial da estação Sé do Metrô, indicando ter havido, antes deste momento, algumas infraestruturas comerciais apenas em caráter experimental. A experiência foi considerada bem-sucedida, além de ser “diagnosticado” que, “com um *mix* adequado, a estação Sé poder[ia] tornar-se um ponto referencial de serviços e conveniências no Sistema” (SÃO PAULO-METRÔ, 2000, p. 4).

Em parte buscando novas fontes de renda para evitar depender exclusivamente das tarifas pagas nos bilhetes do metrô e do subsídio do governo — isto, é fontes de receitas não-tarifárias —, e, em parte tentando fortalecer a relação com o usuário, a exploração comercial acontece atualmente por três vias diferentes: com o aluguel de espaços para serviços²⁴, pela exibição de campanhas publicitárias²⁵ e pela cobrança do uso do logo da marca “Metrô”²⁶.

A procura pelos espaços publicitários do Metrô de São Paulo – que não se limitam aos espaços da estação, contemplando também o interior e exterior dos trens – foi crescente, segundo Sandra Theodozio, arquiteta e coordenadora da Ação

²⁴ O aluguel de espaços para promoção de serviços é regulamentado pelo “RECEMPE” (Regulamento para exploração de áreas de propriedade da Companhia do Metrô destinadas à realização de ações promocionais comerciais e de serviços mediante credenciamento).

²⁵ A promoção de campanhas publicitárias nas dependências do Metrô é regulamentada pelo “REMÍDIA” (Regulamento para exploração de mídias em áreas e equipamentos de propriedade da Companhia do Metrô, destinadas à realização de ações publicitárias mediante credenciamento).

²⁶ O uso da marca Metrô é atualmente regulamentado pelo “REBRAND” (Regulamento para o licenciamento e exploração da marca Metrô de propriedade da Companhia do Metrô, mediante credenciamento).

Cultural do Metrô de São Paulo, a partir de 2007, quando a Prefeitura de São Paulo, por meio da “Lei Cidade Limpa” (Lei nº 14.223 de setembro de 2006) restringiu a disponibilidade de espaços publicitários em vias e espaços públicos com o objetivo de reduzir a poluição visual no município. As empresas veiculadoras de campanhas publicitárias passaram a buscar então outros espaços para instalar suas peças e o Metrô de São Paulo estava “bem ali”, com uma média de 4 milhões de passageiros diários para olharem para cartazes e telas publicizando bens e serviços (THEODOZIO, 2011, pp. 185-186).

Em dezembro de 2017, momento do início de meu trabalho de campo, era possível contar 17 pontos de exploração comercial ocupados entre o P4 e o mezanino. Nas figuras 18 e 19 a seguir e também no quadro 1 são descritas as localizações, o tipo de exploração comercial e o nome da empresa. Nessas figuras, não foram contempladas a disposição de anúncios publicitários.

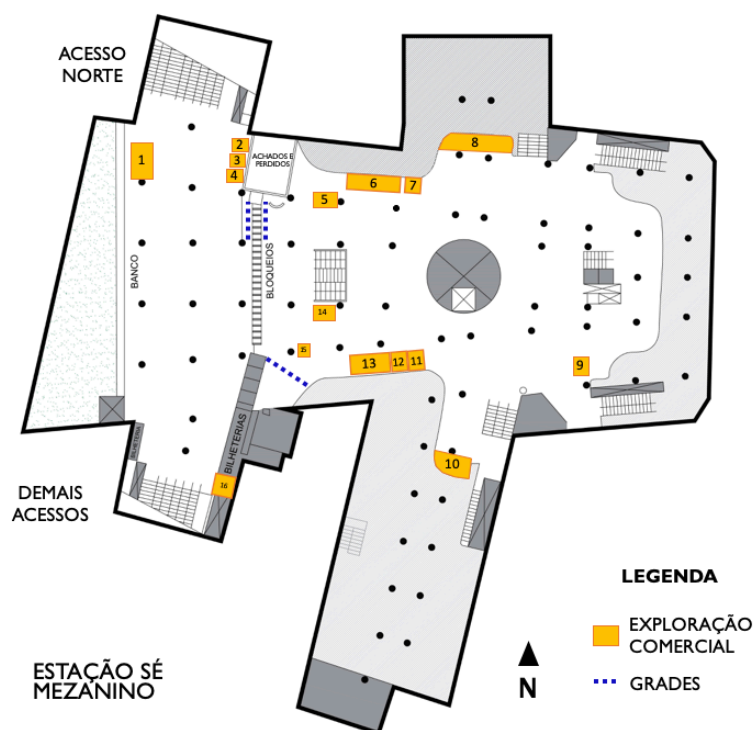


Figura 19: Croqui com a localização dos pontos de exploração ocupados no mezanino em dezembro de 2017

© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

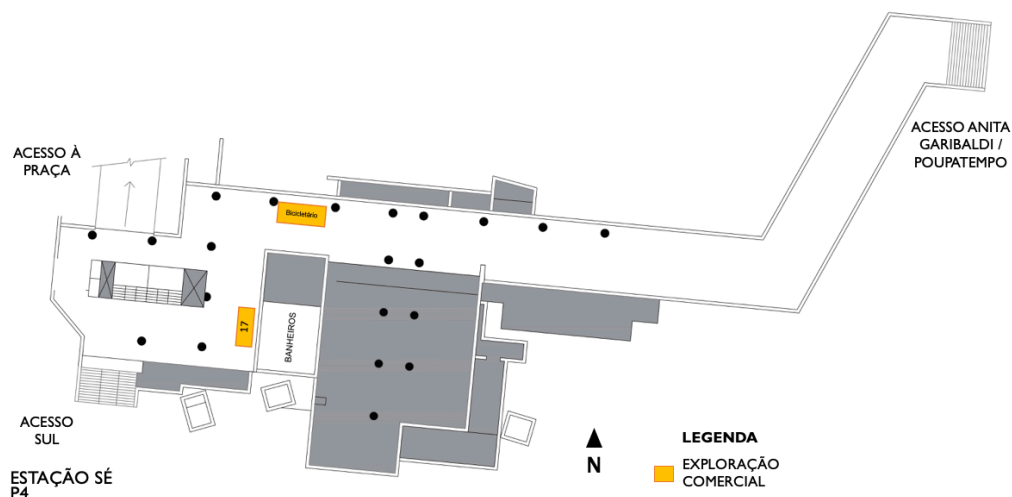


Figura 20: Croqui com a localização dos pontos de exploração comercial ocupados no P4 em dezembro de 2017

© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

Legenda ²⁷	Área	Tipo de comércio	Nome	Setor
1	Mezanino - livre	Quiosque	Ragazzo	Alimentação
2	Mezanino - livre	Estande de vendas	TIM	Serviço/telefonía
3	Mezanino - livre	Estande de vendas	Claro	Serviço/telefonía
4	Mezanino - livre	Estande de vendas	Oi	Serviço/telefonía
5	Mezanino - pago	Quiosque	Baff's	Alimentação
6	Mezanino - pago	Loja	Natural	Alimentação
7	Mezanino - pago	Estande de vendas	Mobile X	Serviço/telefonía
8	Mezanino - pago	Loja	Gl@mour	Serviço/comércio de roupas e acessórios
9	Mezanino - pago	Quiosque	Ragazzo	Alimentação
10	Mezanino - pago	Loja	Farmácia Dose Certa	Serviço/farmácia
11	Mezanino - pago	Loja	Loja de roupas	Serviço/comércio de roupas e acessórios
12	Mezanino - pago	Loja	Loja de roupas	Serviço/comércio de roupas e acessórios
13	Mezanino - pago	Loja	Farmácia Popular	Serviço/farmácia
14	Mezanino - pago	Quiosque	Docella	Alimentação
15	Mezanino - pago	Máquina dispensadora de volumes	Sanduíches naturais	Alimentação
16	Mezanino - livre	Loja	LYS Galia	Serviço/comércio de roupas e acessórios
17	P4	Loja	Gl@mour	Serviço/comércio de roupas e acessórios

Quadro 1: Relação dos pontos de exploração comercial ocupados em dezembro de 2017. Elaboração própria.

²⁷ Legenda que corresponde aos estabelecimentos comerciais enumerados nas figuras 18 e 19.

Na área livre da estação, próximo a um banco de concreto, há um quiosque da lanchonete Ragazzo, onde se vendem coxinhas promocionalmente a “2 por 1”. Na extremidade norte da linha de bloqueios, há três pequenos estandes de vendas com duas atendentes em cada, vendendo *chips* de diferentes operadoras de telefonia celular. Ao lado dos estandes, antes de chegar na linha de bloqueios, há um balcão estreito com uma placa acima onde se lê “Achados & Perdidos”. Na extrema direita da linha de bloqueios há um mapa do entorno da estação com 32 pontos de interesse identificados. O mapa é seguido de três cabines de bilheteria e uma loja de acessórios chamada “Lys Galia”.

Ultrapassando-se os bloqueios, há à direita um espaço não preenchido por pontos comerciais, mas cujo acesso é impedido, uma vez ser cercado por grades. É seguido de uma farmácia (Farma Popular), duas lojas de acessórios pessoais, outra farmácia (Dose Certa) e um quiosque de doces (Docella) bem em frente.

Quanto aos anúncios publicitários, com a análise das CAUs entre janeiro de 2017 e 9 de agosto de 2017 identifiquei que circularam 116 anúncios diferentes por toda a estação Sé. Mas é importante notar que até 10 de agosto de 2017, era o Metrô de São Paulo que detinha os direitos de comercializar seus espaços para campanhas publicitárias. Na referida data os direitos de comercializar os espaços publicitários foram licitados para a empresa “JCDecaux”, aumentando drasticamente os espaços publicitários das estações. Em julho de 2019 eram 106 espaços publicitários na estação Sé: 32 pontos no pavimento da Linha Azul, 49 no pavimento da Linha Vermelha e 25 no Mezanino²⁸. A figura 20 é um croqui do atual mapa de exploração comercial do mezanino.

²⁸ Esses dados foram por mim demandados à Companhia do Metropolitano de São Paulo em julho de 2019 por meio do “Serviço de Informação ao Cidadão” (SIC), plataforma digital pública que promove a transparência de dados públicos.

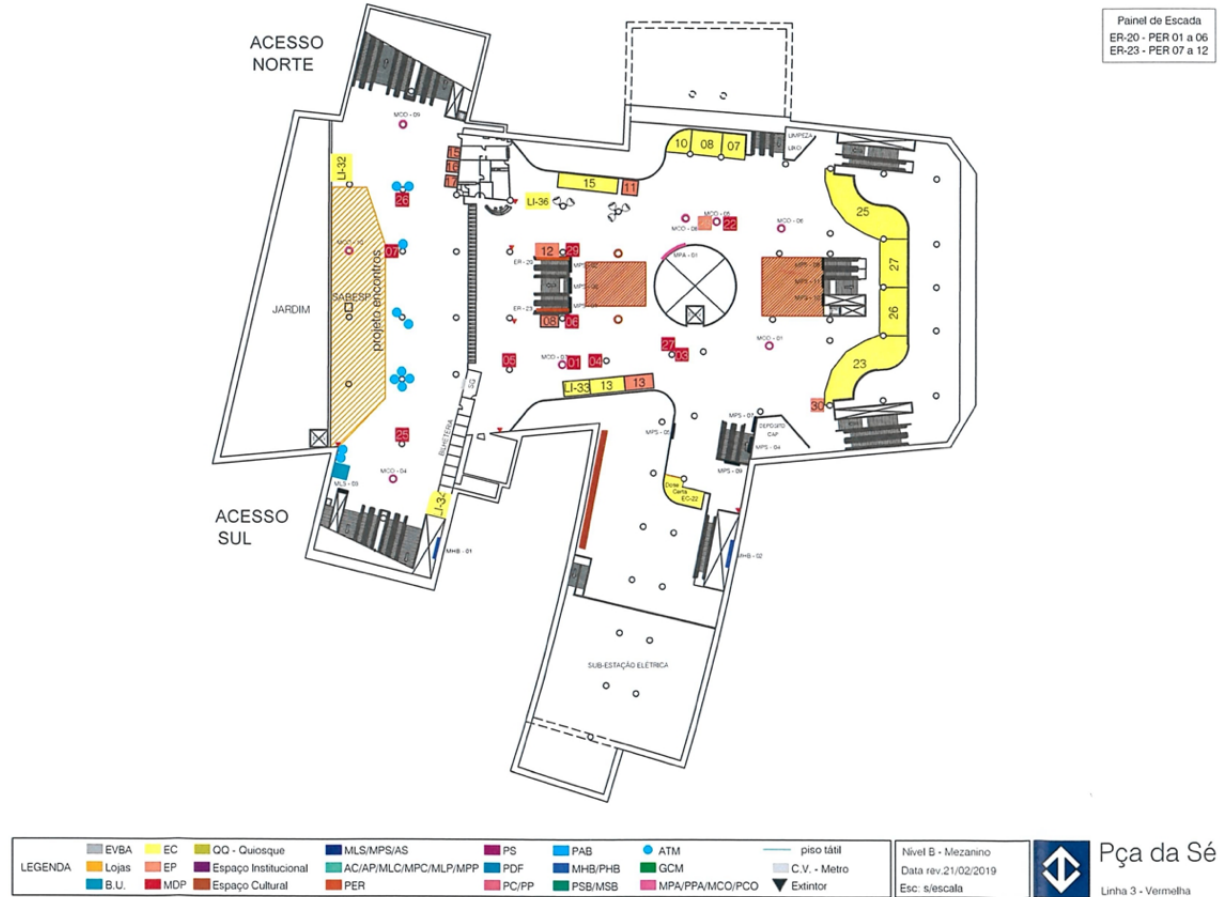


Figura 21: Croqui com a exploração comercial concebida pela empresa JCDecaux © Metrô de São Paulo²⁹

²⁹ A correspondência das siglas contidas nas legendas encontra-se no Anexo 2.

Apesar de a gestão da JCDecaux já estar em vigor no momento em que realizei o trabalho de campo, a referida empresa ainda não havia implementado integralmente sua proposta de “comercialização do inventário de publicidade”, uma vez que esta foi realizada em três fases. É o que evidencia o trecho uma notícia publicada no próprio site do Metrô de São Paulo em 11 de agosto de 2017, e que reproduzo a seguir:

A estratégia de comercialização da concessionária foi estruturada em 3 fases. A primeira delas consiste na comercialização do inventário atual de publicidade, por meio de uma nova estratégia de vendas, por circuitos e produtos, como é feito normalmente para mobiliário urbano. A segunda será uma fase de transição das peças atuais para as novas estruturas, com a instalação de equipamentos no tamanho padrão de mobiliário urbano ou grandes formatos, dependendo da disponibilidade nas estações e fluxo de passageiros. Já a terceira, vai concretizar o novo plano de mídia, consolidando a exploração de todos os produtos. Com a adoção deste novo modelo, o Metrô espera não só *ampliar sua receita não tarifária, mas melhorar a experiência de viagem dos usuários do sistema, com a implantação de uma publicidade mais moderna, mais bonita e com tecnologia capaz de prestar serviços e informações aos usuários, por meio de campanhas institucionais ou mensagens operacionais* (SÃO PAULO-METRÔ, 2017, s/p.; grifos meus).

O trecho grifado acima indica ao menos dois motivos, na visão do Metrô de São Paulo, que justificam a transição para a concessão da exploração comercial das estações: aumento das receitas não-tarifárias e melhorar a experiência do usuário não só pelas novas infraestrutura de publicidade, mas por esta permitir por meio de uma “tecnologia capaz de prestar serviços e informações ao usuário, por meio de campanhas institucionais ou mensagens operacionais”. Nos anos 2000, as receitas não-tarifárias também eram um dos motivos para dar início à exploração comercial. Já as informações aos usuários pareciam estar contempladas no objetivo de “suprir as necessidades demonstradas” pelos usuários pesquisados e de “melhorar a interatividade entre empresa x cliente” (SÃO PAULO-METRÔ, 2000, p. 5). Dizia ainda o documento sobre a exploração comercial na estação Sé nos anos 2000:

O desenvolvimento e a efetiva implantação deste projeto proporcionará (sic) o aproveitamento dessa oportunidade comercial, propiciando o *uso de áreas ociosas na Estação, benefícios de serviços adicionais aos usuários, acréscimo de demanda, receitas não tarifárias e atendimentos às solicitações de mercado* (SÃO PAULO-METRÔ, 2000, p. 6; grifos meus).

O “uso de áreas ociosas na Estação” e os “benefícios de serviços adicionais aos usuários” insinuam que efetivamente o espaço concebido em Sé comportava mais que apenas os usos ligados à circulação de passageiros. A exploração comercial parece refletir assim, em usos dos passageiros para além da circulação dedicada ao

embarque e desembarque dos trens do metrô. A partir do exposto tanto do documento datado de 2000 quanto da notícia sobre a concessão da exploração publicitária é que havia a intenção de, por meio dos usos comerciais, estabelecer relação mais próxima com o usuário, contentando-o com o atendimento de suas demandas, mas também estabelecendo proximidade na comunicação sobre a operação, de modo a reforçar, indiretamente, os usos ligados ao trânsito de passageiros.

Se os usos comerciais que estavam previstos já no HMD passaram a se realizar na estação Sé por volta dos anos 2000, em 2014 outros usos da estação Sé passaram a ocorrer por meio da rede gratuita de Wi-Fi, instalada na estação em setembro daquele ano. 17 bancos individuais e 3 torres com pontos de energia instalados nos fundos da área paga do mezanino — à direita e um pouco atrás da escultura de Alfredo Ceschiatti — passaram a convidar a permanência na estação por um período maior do que o dedicado ao uso para o trânsito de passageiros ou àquele dedicado aos usos ligados ao comércio e serviços. Pessoas podem permanecer pelo tempo que desejarem e carregar seus aparelhos telefônicos. Desde novembro de 2018 o número de bancos foi reduzido a 8 para receber uma exposição de longa duração chamada “Estação Memória”, que celebra 50 anos da Companhia do Metropolitano de São Paulo.

Tendo analisado o espaço concebido da estação Sé segundo quatro aspectos diferentes — quais sejam a arquitetura, a segurança operacional, os projetos culturais e a exploração comercial conjuntamente à oferta do serviço gratuito de Wi-Fi — é possível identificar como principal uso concebido aquele voltado à circulação de passageiros nas estações e à operação do sistema metroviário sem acidentes.

Foi possível perceber que, de modo indireto, os usos que chamei de *culturais* também guardam relação com a preeminência da circulação de passageiros na estação. À medida que os projetos culturais parecem ter sido enxergados como uma forma de “humanizar” a estação e “aproximar o usuário da empresa”, o Metrô de São Paulo tinha a expectativa de inibir reações e “comportamento de massa” (GUEDES e PINHEIRO, 1990) que poderiam resultar no que Guedes definiu como “tumulto” (1992).

Além deste uso, também foi possível identificar que aspectos da arquitetura da estação a aproximam de uma praça pública, seja pela relação que estabelecem com a Praça da Sé imediatamente acima da estação, seja pelos elementos de praça que podem ser identificados nela. E, por fim, a exploração comercial traduzida na implementação de lojas e serviços — assim como o serviço gratuito de Wi-Fi — foi identificada como uma oferta de “conveniência” aos passageiros ao mesmo tempo que é, para o Metrô de São Paulo, importe receita não-tarifária.

A seguir, por meio da observação direta da interação não verbal de passageiros e não-passageiros em diferentes partes da estação, é quando identifico os primeiros usos da estação que não estão relacionados aos usos concebidos identificados até agora.

CAPÍTULO 4

Usos percebidos

Lefebvre ([1974] 2000) não se estende muito ao anunciar a que o espaço percebido se refere, ficando mais expostas as referências e relações entre representações do espaço (concebido) e espaço de representações (vivido), mas que são, por sua vez, mediadas pela prática espacial (percebido) (LEFEBVRE, [1974] 2000, pp. 46-57). Ele evidencia, a seu modo, no que consiste a prática espacial em si ou como esta poderia ser analisada. E em anos recentes, a categorização proposta por Lefebvre foi operacionalizada em termos analíticos por Frehse (2017).

Anuncia Lefebvre que o espaço é percebido corporalmente “pelo emprego das mãos, dos membros, dos órgãos sensoriais” (LEFEBVRE, [1974] 2000, p. 50), mas sem indicar como esse “emprego” poderia ser apreendido empiricamente. Uma saída para tão pouca informação sobre como operacionalizar a análise do espaço percebido na obra lefebvriana foi forjada por Frehse na identificação de um “encontro insuspeitado” entre a dialética de Lefebvre e a fenomenologia de Erving Goffman. E isso porque a abordagem desse é “sensível à dimensão corporal das relações sociais em lugares empiricamente dados” (FREHSE, 2017, p. 365).

Apoiando-me nessa reflexão, buscarei aqui identificar a estação Sé como espaço percebido, me centrando nos padrões de interação não verbal que são estabelecidas diariamente na estação Sé e assim contribuem a seu modo para produzir tal espaço. Em campo, apreendi essa dimensão por meio de observação direta. Ela permitiu que eu estranhasse minha própria percepção dos padrões de comportamento corporal vigentes na estação Sé a partir de minha posição de pesquisadora.

Se Frehse encontra em Goffman uma sensibilidade ímpar pela dimensão corporal das interações sociais – dado o seu foco no “idioma corporal” dos indivíduos que interagem (GOFFMAN, 1963, p. 33) –, o que permite a autora operacionalizar o espaço percebido da tríade lefebvriana (FREHSE, 2017, p. 376), ela expõe também, num momento anterior, que “a própria visão que o estudioso [Goffman] apresenta sobre as interações sociais tem forte aporte espacial” (FREHSE, 2008, p. 162). Considerando que a abordagem de Goffman sobre interações sociais apresenta o caminho de Frehse para o estudo do espaço percebido, e que este é também sensível,

de algum modo, à dinâmica espacial — mesmo que não seja a visão dialética de Lefebvre —, ficam duplamente justificadas as razões para a aproximação profícua entre Goffman e Lefebvre. Aqui, o diálogo entre os autores estabelecido por Frehse me auxilia na análise que, a meu ver, o estudo sobre os usos da estação Sé pelos não-passageiros, em particular, demanda.

Considerando que na obra de Goffman “a *localização* dos indivíduos no espaço físico é interpretativamente relevante para uma sociologia da interação” (FREHSE, 2008, p. 159; grifos meus), o intuito de evidenciar as regras de interação não verbais e verbais na estação Sé, acarreta a necessidade metodológica (não é possível olhar para todos os ambientes da estação simultaneamente, tampouco indicar ao leitor que isso seja possível) de localização dessas interações na estação. No capítulo anterior apresentei tal lugar fazendo a distinção entre área paga e área não paga, conforme referências feitas por funcionários da estação e documentos analisados. Há a necessidade, neste momento, de assumir outra forma de “dividir” espacialmente, em termos analíticos, a estação: em “regiões”, que, na acepção goffmaniana, são “definidas como qualquer lugar delimitado, em alguma extensão, por barreiras à percepção”, podendo “variar, é claro, pelo quão delimitadas são e pelo meio de comunicação por meio do qual as barreiras à percepção podem ocorrer” (GOFFMAN, 1956, p. 66).

A razão para tal divisão é que a partir de observação direta em campo notei que os comportamentos corporais e as interações não verbais ocorrem obedecendo a diferentes padrões, em cada uma das regiões. Isto é, tais regras são, em parte, “regionalizadas”: a permanência física regular característica dos não-passageiros ocorre em regiões específicas, e, como visto na Introdução, esse padrão de comportamento corporal se distingue daquele do passageiro, que, por sua vez, também conta com uma região predominante na estação. Quanto às interações, também há, em cada uma das regiões, padrões predominantes.

Ao longo do capítulo serão evidenciados empiricamente locais que, para mim, constituem as regiões que identifiquei na estação. Para fins analíticos, denomino-as *acessos*, *banco*, *bloqueios*, *fluxo de passageiros* nos pavimentos do mezanino e do P4, conforme as figuras 21 e 22 a seguir:

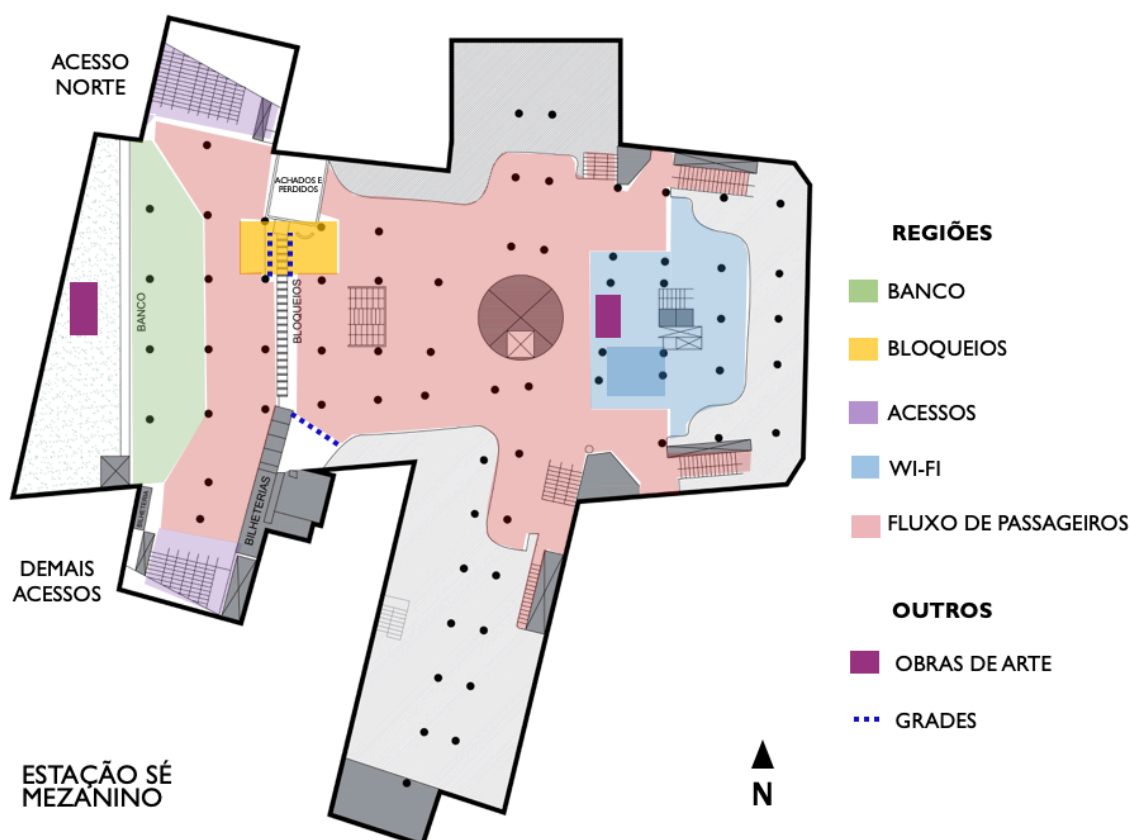


Figura 22: Croqui com as regiões da estação Sé - mezanino³⁰
© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

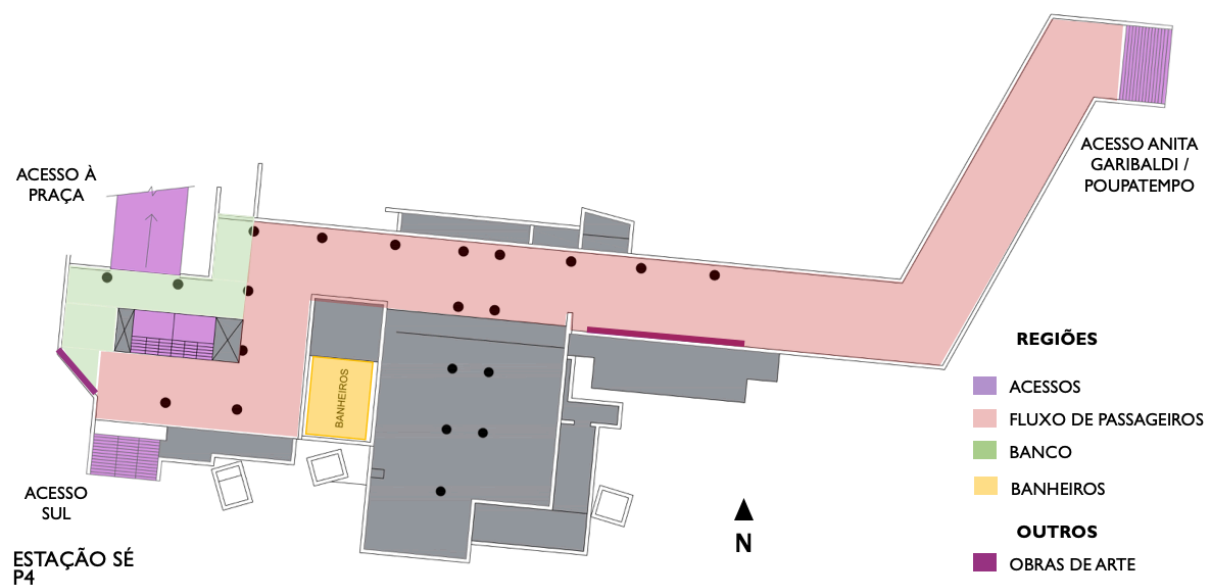


Figura 23: Croqui com as regiões da Estação Sé - P4³¹.
© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

³⁰ Para que as regiões ficassem ainda mais destacadas, esta versão do croqui do mezanino não conta com informações sobre a exploração comercial.

³¹ Idem.

A partir da definição aqui adotada para o termo “região”, é possível questionar quais tipos de barreiras delimitam e, assim, constituem as regiões que aqui reconheço, uma vez que, ao olhar apenas a figura 21, a impressão pode ser de que o mezanino e o P4 sejam áreas amplas e com poucas barreiras visuais. À exceção da barreira física, imóvel e visual que se interpõe entre o mezanino e o P4 — por se tratar de pavimentos diferentes —, as demais barreiras que delimitam as regiões do mezanino possuem outras características.

Entre as regiões do banco e do fluxo de passageiros do mezanino, a barreira é composta quase que exclusivamente por uma fileira de pilares, e estes, aliás, acabam sendo importantes elementos que formam barreiras por toda a estação: são 45 só no mezanino. Para facilitar as referências espaciais das barreiras, enumero espacialmente, na figura 23 a seguir, essas fileiras de pilares:

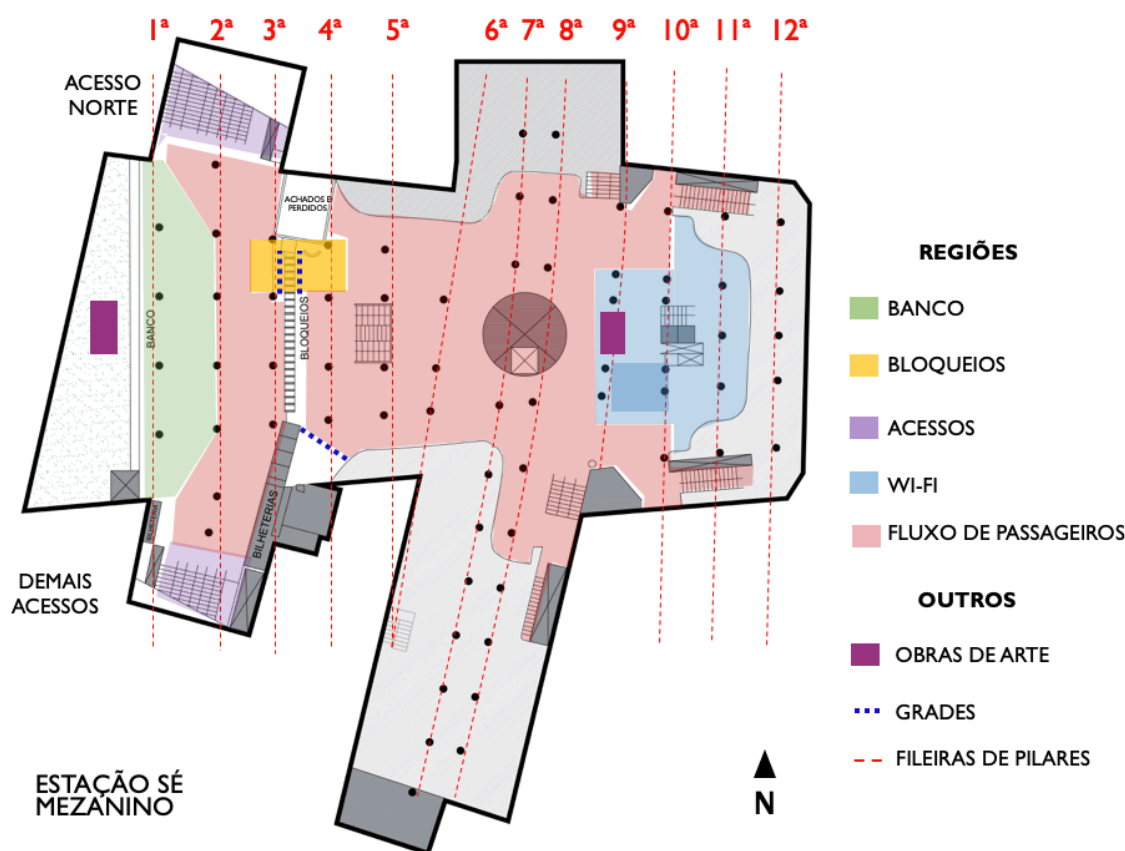


Figura 24: Regiões e enumeração de pilares do Mezanino
© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

Com relação às regiões do mezanino, o que chamo de fluxo de passageiros consiste na área privilegiada da circulação entre acessos e escadarias que conduzem às quatro plataformas da estação. Por isso mesmo, as barreiras que circundam esta

região são, por um lado, todas as demais regiões. Ao mesmo tempo, a região do fluxo de passageiros configura em si, uma barreira entre todas as outras regiões. Isto equivale a dizer, por exemplo, que uma das barreiras entre o banco e o Wi-Fi, é a própria região do fluxo de passageiros.

Para que a região do fluxo de passageiros não seja entendida apenas como uma generalização de tudo o que não for as regiões dos acessos, banco, bloqueio e Wi-Fi, indico outras barreiras que se interpõem entre as regiões.

A região do banco é delimitada, a oeste, pelo jardim e a leste pela segunda fileira de pilares. A região do Wi-Fi, por sua vez, é delimitada a oeste pela disposição da obra de Alfredo Ceschiatti, “Sem Título” (1979) que fica na direção da nona fileira de pilares e à leste pelo limite do próprio mezanino.

Na linha de bloqueios, apenas um quadrilátero na extremidade norte e seu entorno imediato equivalem à região dos bloqueios. Olhando novamente a figura 23, é possível identificar a presença de grades que margeiam os bloqueios presentes na região, de modo que estes não permitem acesso à área paga por quem vem de fora, nem o acesso à área não paga para quem vem de dentro da estação. As grades indicam, assim, a porção da linha de bloqueios que configura a região e que se projeta um pouco além da grade tanto à oeste quanto à leste.

Justamente por se tratar de acessos, poderia o leitor cogitar que barreiras são ausentes nesta região no mezanino. No entanto, em especial no acesso norte, há uma barreira importante a ser notada e que será referenciada adiante: os portões da estação. Quando abertos, acumulam-se nas laterais das escadas rolantes formando uma barreira visual de grades que, a depender do ângulo que se observa, impede visualizar as pessoas que estão aos pés das escadas.

São outras as barreiras que identifico entre as regiões que percebo no pavimento do P4. Na porção noroeste, a região do banco é assim chamada por, na verdade, haver uma mureta que é frequentemente usada como um banco, como será visto adiante. A região é delimitada pelo acesso à praça — que, como mencionado no capítulo anterior, encontrava-se permanentemente fechado — e pelo vão das escadas rolantes para acesso ao mezanino. Quanto à região do fluxo de passageiros, não identifico propriamente barreiras, senão os próprios ângulos ao longo do extenso corredor que conduz ao acesso à Rua Anita Garibaldi. Por fim, diferente do mezanino, no P4 identifico a região dos banheiros. As barreiras não são particularmente

surpreendentes — nada além de um corredor e paredes —, mas também é importante já identificá-la como região para o que será visto adiante.

Reconhecendo que todas as referências feitas acima podem ser confusas ao leitor que não conheça ou não esteja familiarizado com a estação Sé e inspirada pelo passeio no espaço e no tempo da São Paulo de fins do Império realizado por Frehse em *O Tempo das Ruas* (2005, p.95) proponho que o capítulo e as seções que o compõem sejam desenvolvidos por meio da narrativa de um passeio imaginário com o leitor.

As situações que descrevo, bem como os recursos gráficos — desenhos à mão que reproduzem minha percepção de como não-passageiros dispõem de seus corpos no e pelo espaço — que utilizo provêm de minhas anotações de campo e visam evidenciar empiricamente os padrões de interação não verbal que pude apreender durante o trabalho de campo em cada região. No entanto, na narrativa a seguir, simulo uma “viagem ao passado” o com leitor, supondo que ocorreram, em um mesmo dia, todas as situações descritas. Para fins de comprovação empírica, vou indicando, entre parênteses o dia e o horário em que observei cada uma das situações.

O leitor notará que, neste e no próximo capítulo, empreendo um esforço de “descrição densa” (GEERTZ, 1973, p. 6) que me permite apresentar a minha construção dos dados e o caminho de minha interpretação dos usos encontrados na estação Sé. Assim, passaremos, o leitor e eu, a seguir por um processo majoritariamente descritivo e, por meio dele, decifraremos uma estação muito diferente daquela observada no capítulo anterior.

Mezanino: regiões do banco e do fluxo de passageiros

Damos início ao nosso passeio imaginário próximos ao centro do banco do mezanino. Na verdade, podemos nos sentar nele. É um lugar privilegiado para observar ambas as regiões do banco e do fluxo de passageiros. Aqui, o primeiro impulso é olhar à nossa frente e observar as pessoas que estão indo de um lugar para o outro, na região do fluxo de passageiros, na rota entre a linha de bloqueios e uma das escadarias dos acessos; saindo da estação ou entrando nela. O movimento quase hipnótico dessas pessoas, dos passageiros do metrô — isto é, aqueles que estão usando o meio de transporte metroviário — é grande nesse horário, mesmo não

estando no chamado “horário de pico” matutino, que compreende o intervalo de 6h às 9h da manhã. Pode-se notar isso porque por mais que se tente fixar o olhar em um indivíduo, este logo se transforma em um “borrão”, dada a velocidade com que passa e com que se mistura em meio aos demais (Caderno de campo, 11/12/2017 às 9h15). Parecem “sombras aos montes na correria imposta pelos labirintos da cidade” (CAMARGO, 1999, p. 13).

Apesar de nessa região predominarem passageiros, há um ou outro indivíduo que não parece estar em trânsito. É o caso do homem que mantém seu corpo parado próximo a um pilar da segunda fileira de pilares, observando tanto o movimento próximo à linha de bloqueios como o acesso norte. Vestindo calças tipo *jeans* claras, tênis esportivo vermelho, camiseta preta e um boné branco virado para trás, ele parece falar com os que passam perto dele — aparentemente passageiros — de modo velado, disfarçado. Não parece dizer nada mais prolongado que uma curta frase enquanto olha fixamente e, rapidamente, desvia o olhar de quem aparentemente se dirigia a mensagem.

O processo se repete a cada 15 a 30 segundos, às vezes com intervalos maiores. Uma maneira de descobrir o que ele fala é fazendo leitura labial. Ele parece dizer: “Passagem 3 reais”. Isso significa que ele supostamente vende a passagem do metrô a um valor inferior ao valor oficial de R\$ 4,30, à época da pesquisa. Alguns minutos se passam e um passageiro parece se aproximar dele, entregando o que parecem notas de dois reais. Ele devolve uma moeda e eles vão juntos até os bloqueios. Ele aciona a liberação da catraca por meio de um cartão e quem havia lhe entregado dinheiro passa pelo bloqueio. *Usando a estação para vender bilhetes mais baratos*, convenciono chamar o homem que vendeu a passagem e outros que realizarem a mesma atividade, de *vendedor de bilhetes* (Caderno de campo, 19/01/2019 às 10h; 24/01/2019 às 9h17).

Dois rapazes que vestem camisetas, bermudas e chinelos também têm um ritmo corporal diferente dos passageiros do metrô em plena região do fluxo de passageiros. Eles ficam próximos às bilheterias e às máquinas automáticas de recarga de créditos do “Bilhete Único”, cartão do qual debitam passagens de ônibus, metrô e trens da CPTM. Eles abordam pessoas que estão tanto nas filas dos guichês da bilheteria quanto as que estão dispostas em frente às máquinas realizando, aparentemente, o processo de recarga de créditos deste cartão. Estendem a mão aberta ou sinalizam, também com as mãos, uma moeda. A expressão facial deles

sinaliza um pedido encarecido por compreensão. Pelo que a interação não verbal deles diante de mim indica, são *pedintes* e *usam a região em busca de trocados* (Caderno de campo, 30/11/2017 às 10h35).

A observação dos vendedores de bilhetes e dos pedintes deixa entrever dois padrões de usos que não estão associados diretamente ao embarque e desembarque dos passageiros: a permanência regular para a abordagem de possíveis compradores de bilhetes cujo valor é abaixo da tarifa considerada oficial e a permanência regular próxima às bilheterias e máquinas automáticas para pedir trocados. Por outro lado, indiretamente, se não fosse pelos passageiros, nem os vendedores nem os pedintes teriam a quem abordar. O que desejo ressaltar aqui, é o fato de nem o vendedor de bilhetes nem o pedinte estarem usando a estação e a região do fluxo de passageiros da mesma forma que os passageiros do metrô predominantemente o fazem. Por esse motivo, entram como subcategorias dos não-passageiros.

Ainda na região do fluxo de passageiros que pode ser observada do banco do mezanino, mais um tipo humano não corresponde corporalmente ao ritmo empregado pelos passageiros. Não é passageiro nem não-passageiro, mas sim, agente de segurança do Metrô. Andam em duplas ou trios e posicionam-se, no mais das vezes, em um ponto bastante específico da região, alinhados com a segunda fileira de pilares e na direção aproximada do centro dos bloqueios.

É importante mencioná-los aqui por ter identificado, ao longo da observação direta, que o posicionamento que eles adotam influencia o comportamento de um modo geral dos não-passageiros como os vendedores de bilhetes e os pedintes.

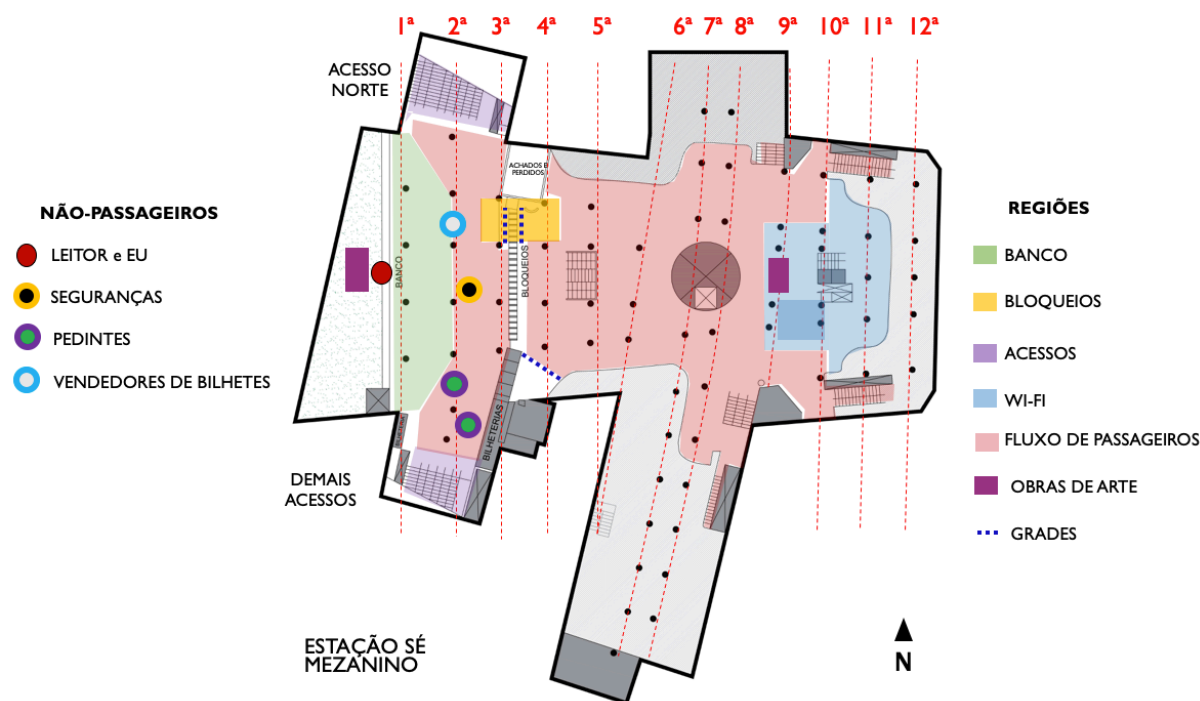


Figura 25: Ordenamento de pilares e localização de não-passageiros na região do fluxo de passageiros anterior aos bloqueios.

© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

Se entre a segunda e a terceira fileiras de pilares predomina o rápido movimento de passageiros do metrô permeado por um ou outro tipo de não-passageiro, na região do banco delimitada pelo próprio banco e pela segunda fileira de pilares, o movimento já se dá em um ritmo um tanto diferente, predominando aquele dos não-passageiros.

Afora permeada por um mínimo de passageiros que, enquanto estão sentados no banco, mexem em seus aparelhos celulares e olham para na direção da linha de bloqueios aparentando esperar por pessoas que vão encontrar ali; na região do banco é predominante a presença de outros tipos de não-passageiros. Um indício de que encaixam nesta categoria é que aqueles que transitam na região do banco ou ficam por longas horas sentados ali, apenas raramente se aproximam da ou ultrapassam a linha de bloqueios. Reproduzo na sequência dois trechos do meu caderno de campo a fim de melhor explicitar o fenômeno que com frequência observei à distância ou mesmo sentada aqui, assim como fazemos agora imaginativamente:

27/12/17 às 9h50 – Observação do banco próxima da linha de bloqueios

Tenho a sensação de que algumas pessoas que estão sentadas no banco por vezes se levantam e vão até os sanitários e retornam para o banco³². [...] Vejo que pessoas que chegam pelas escadas rolantes não passam nas

³² Após algumas checagens, seguindo as pessoas que me pareciam ter esse comportamento, concluí que alguns de fato foram ao sanitário, outros saíram da estação e retornavam depois de algum tempo, menos de uma hora, para a região do banco.

catracas, mas vão direto ao banco. E, finalmente, observo pessoas que chegam pelas escadas rolantes ficam sentadas no banco e depois saem, sem ter passado para “dentro”³³ da estação, ou seja, sem ter passado pelas catracas (Caderno de campo, p. 53).

16/01/18 às 9h40 – Sentada no banco

O homem que portava uma caixinha de som saiu pela escada da esquerda (acesso norte) e, depois de 15 a 20 minutos, voltou pela mesma escada, gritou algo a alguém que estava sentado no banco e subiu pela escada oposta (demais acessos). O que quero dizer é que ele entrou na estação por um lado, atravessou-a e saiu por outro lado. Mais 20 minutos se passaram, aproximadamente, e o rapaz retornou pela mesma escada que havia entrado anteriormente, o acesso norte (Caderno de campo, p. 82).

As pessoas a que me refiro nos meus relatos sobre a observação direta em campo por vezes entravam na estação por um dos acessos e apenas atravessam a estação, caminhando sem pressa na direção do acesso oposto ao qual entraram, enquanto observam, sem fixar o olhar, aqueles que se fazem presentes na região do banco, ao mesmo tempo que parecem ignorar, quase que por completo, o movimento da região do fluxo de passageiros – eles nem ao menos olham para a região. As possíveis rotas que no mais das vezes fazem é indicada por setas em vermelho na figura 25 abaixo:

³³ No início do caderno de campo, diferenciava a área paga e a área não paga como “dentro” e “fora” da estação; o que convencionei alterar em meados do período de observação.

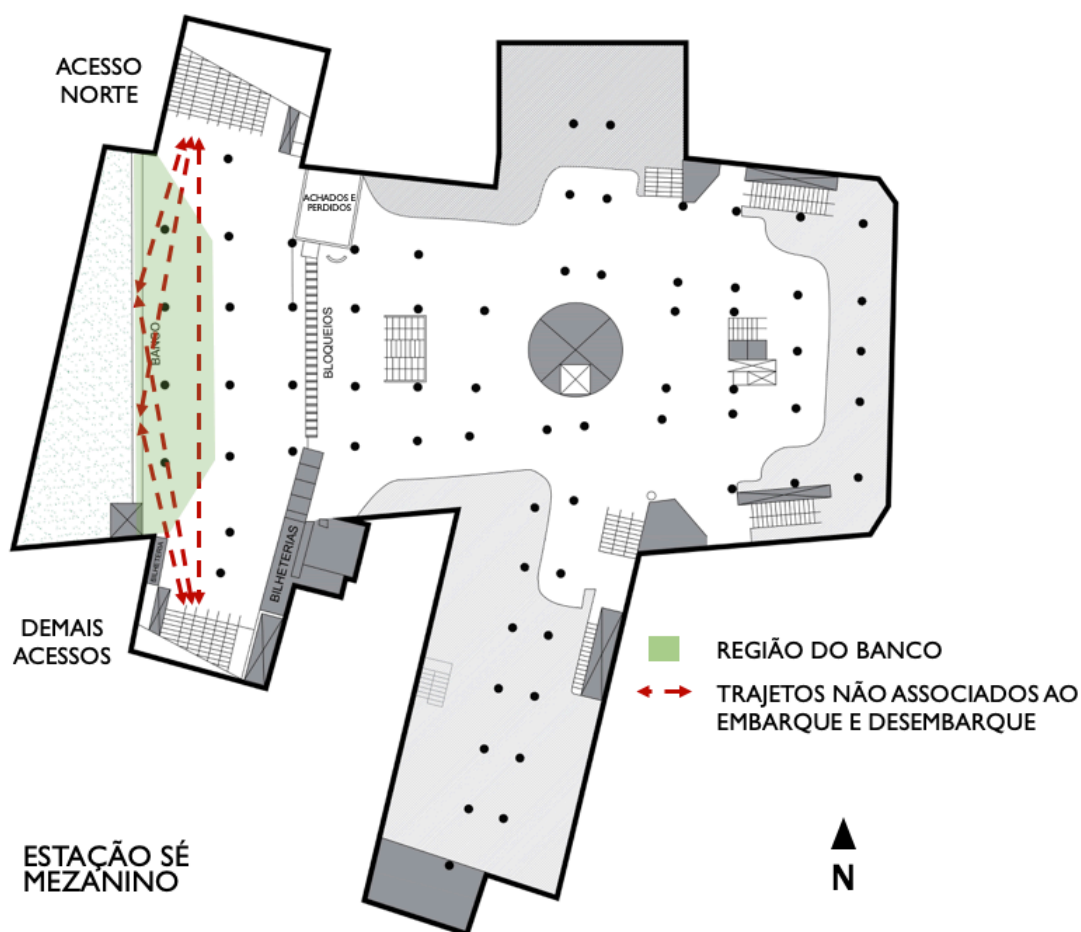


Figura 26: Indicação de trajetos de não-passageiros na região do banco.
 © Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

Se estações de metrô já foram e por vezes ainda são chamadas de “lugares de passagem”, e se os usuários do sistema metroviário são comumente chamados de “passageiros”, na situação que apresento, esses termos poderiam ganhar novos significados. A estação é “lugar de passagem” de *não-passageiros*: ela leva de um acesso ao outro, de um lado a outro da Praça da Sé.

Um homem de meia idade que passa entre a primeira e segunda fileiras de pilares exemplifica esse uso. Ele grita para outro sentado no banco: “Você viu o Joaquim*?” e, sem fazer uso da voz, apenas acenando negativamente com a cabeça, respondeu o ouvinte que “não”. Enquanto continua a passagem de um acesso ao outro, quem perguntou pelo Joaquim* indica verbalmente e acenando com o indicador para a escada de um dos acessos: “Vou ver se ele está lá em cima, então”. Se o uso corporal é realizado com o intuito de levar de um lugar a outro, é possível observar que, por vezes, é também uma passagem intencional *para ir de encontro ao outro*,

que, na verdade é alguém conhecido, certamente, um *não-passageiro* também (Caderno de campo, 04/12/2018 às 11h30).

Neste início de seção dei atenção aos que *usam a estação como uma local de passagem*, sem passar pela linha de bloqueios — isto é, sem necessariamente ter feito uso do transporte metroviário para nela chegar ou dela partir — e que ocasionalmente interagem com os que “se deixam ficar” na estação. Vamos, agora, observar as pessoas que estão sentadas no banco, as que “se deixam ficar” ali.

Uma dessas pessoas é Bernardo*. Ele está sentado próximo a nós, vestindo calça social, camisa de mangas curtas listrada verticalmente, sandálias de couro, boné e aparenta ter cerca de setenta anos. Enquanto observávamos o movimento dos passageiros, ele caminhou lentamente vindo do acesso norte, carregando uma sacola de papel de tamanho médio. Depois que se sentou, retirou da sacola um jornal de circulação gratuita, a posicionou à sua direita, cruzou suas pernas e iniciou sua leitura.

Aparentemente bastante concentrado, ele desvia o olhar do jornal apenas raramente, seja para posicionar, ao seu lado direito e junto à sacola, os cadernos já lidos, seja para olhar ao redor espontaneamente ou quando estimulado por alguém que passe oferecendo alguma mercadoria.

Sua atenção muda de foco quando é abordado por outro senhor, vestido de modo muito semelhante, mas sem portar uma sacola. De modo a iniciar uma interação verbal, ele pergunta a Bernardo* se pode ler o caderno do jornal que está ao seu lado e que aparenta já ter sido lido. Bernardo* acena com a cabeça indicando ceder a permissão desejada. O senhor agradece, pega o jornal e se senta ao lado de Bernardo*, também cruzando as pernas e dando início à leitura. Passados alguns minutos, Bernardo* faz um comentário que, ao que tudo indica, diz respeito a uma das notícias do jornal e seu interlocutor ouve alternando o olhar entre Bernardo e o jornal e os dois começam a trocar opiniões. O assunto varia de política a futebol, perpassa uma ou outra história de família sobre a mãe, o pai, o filho, o neto, até que em algum momento a conversa e a leitura do jornal se encerram e assim, também o ajuntamento que os dois senhores formavam (Caderno de campo, 17/01/2018 às 10h26).

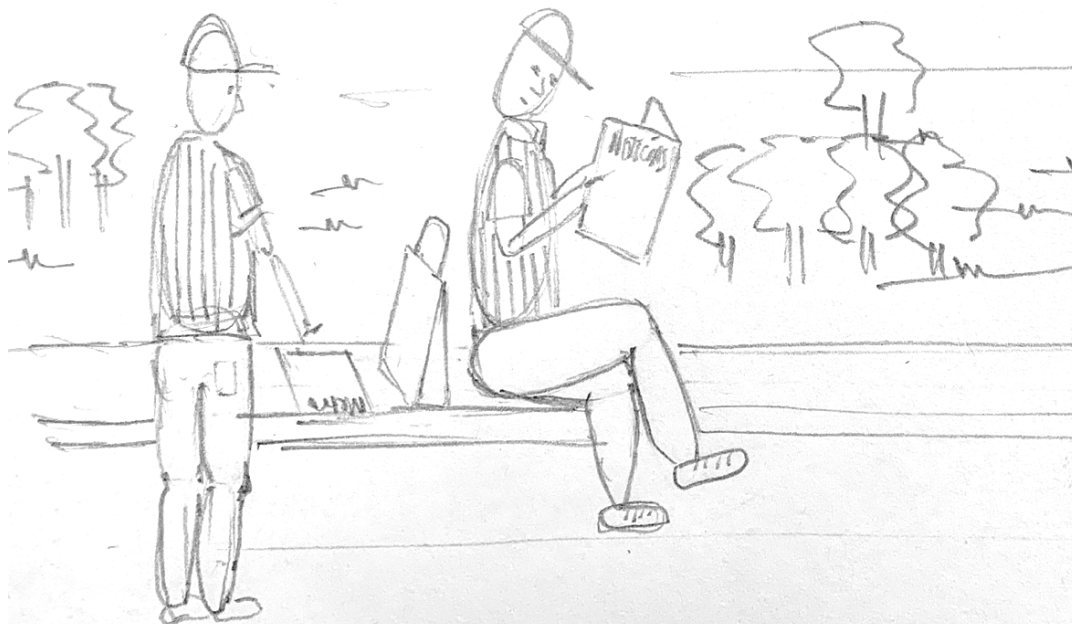


Figura 27: Bernardo sendo abordado por outro senhor que perguntava se podiam ler o jornal.
© Cristiana Martin (janeiro/2018)

Mesmo antes de Bernardo conversar com o outro senhor, ele já estava interagindo de modo não verbal com os demais em copresença física. Um indivíduo pode escolher não falar, mas não consegue parar de emitir mensagens por meio de seu idioma corporal, diria Erving Goffman (GOFFMAN, 1963, p. 35). E, “paradoxalmente, a maneira pela qual o indivíduo pode emitir o mínimo de informações sobre si (...) é se encaixando³⁴ e agindo como se espera que as pessoas do seu tipo ajam” (GOFFMAN, 1963, p. 35). Em alguma medida, é isto que parece ter feito o senhor que dele se aproximou. Deu início à mesma atividade de leitura do jornal e sentou-se da mesma maneira e, de antemão, vestia-se de modo semelhante. Quais outras pessoas seriam do “tipo” de Bernardo* e como, na situação que se forma nesta região, se espera que elas ajam? Mais ainda, o que, por meio de seu idioma corporal elas buscam esconder — ou revelar o mínimo de informações sobre si — e, ao mesmo tempo, revelam?

Enquanto observamos e comentamos sobre Bernardo* e o outro senhor que se aproximou, um terceiro homem, que nomeio Cláudio*, aparentemente com mais de sessenta e cinco anos, caminha em direção próxima à nossa. Vestindo camisa polo, calças tipo jeans, tênis e boné, carregando uma mochila que parecia bastante cheia,

³⁴ O termo no original é “*fit in*”.

escolhe onde vai se sentar, passa a mão no trecho do banco que escolheu para remover possível sujeira e senta-se, enfim, um pouco mais afastado de nós. Posicionou a mochila em seu lado esquerdo e a envolveu com seu braço também esquerdo, como se tentasse impedir que fosse levada por alguém. Diferentemente de Bernardo, ele não lê jornal, mas da mesma maneira como fizemos assim que chegamos, ele olha ao longe, à frente, à direita e à esquerda, observando o movimento da região do banco e do fluxo de passageiros. Alguns minutos se passaram e uma folha de jornal voando rente ao chão e próxima a ele chama sua atenção. Ele se levanta, busca a folha de jornal e a posiciona no local do banco onde estava sentado. Na sequência ele se senta em cima da folha, não sem antes comentar, para quem quisesse ouvir, que “o jardineiro nunca está de bem com o pessoal, sempre deixa cair terra no banco”. Cláudio claramente não quer sujar sua roupa.

Como Bernardo*, o outro senhor e Cláudio*, há tantos outros neste banco que adotam padrões semelhantes aos deles. Nota-se que o jornal é um instrumento particular de mediação da interação verbal e não verbal entre os que estão nesta região, podendo, inclusive, servir de pretexto para início de conversa entre desconhecidos. É também, como já constatamos, a forma como protegem suas roupas da sujeira do banco.

Cláudio*, Bernardo* e o outro senhor não demonstraram, em nenhum momento, serem conhecidos entre si, mas não é isso que demonstra o grupo de três idosos que conversam em outra parte do banco. São os mesmos idosos que vimos na Introdução! Vendo Jaime acompanhado de seus amigos, vou nomear o grupo de *turma do Jaime*. (Caderno de campo, 10/01/2018 às 11h23).

O ajuntamento que eles formam é corporalmente bastante expressivo: os três conversam gesticulando intensamente, com frequência buscam itens — uma variedade de objetos como relógios, carteiras e outros itens que não consigo identificar — em suas bolsas. Por vezes, um deles se levanta e passa a conversar em pé. Em um dado momento, adentra a estação um quarto idoso, também vestido da mesma maneira, portando, ao invés de uma bolsa, um jornal embaixo do braço. Ele vem certamente na direção dos três que lá já estavam. Todos o cumprimentam, dando continuidade à conversa até que o que mais recentemente chegou se senta e um dos outros três que lá estavam se levanta e começa a caminhar em direção a um dos acessos.

A interpretação que se pode ter ao observá-los é que possuem uma relação de amizade: a interação parece relaxada, os olhares se fixam e eles não parecem estar desconfortáveis com isso. As longas horas que passam conversando e mexendo em objetos que trazem em suas bolsas faz parecer que *usam o banco da estação como local privilegiado da interação e relação de amizade que eles mantêm*. Informo ao leitor que me acompanha apenas por um dia que foram raríssimos os dias que não encontrei nenhum membro da turma do Jaime sentado no banco em ao menos algum momento das manhãs que passei em campo.

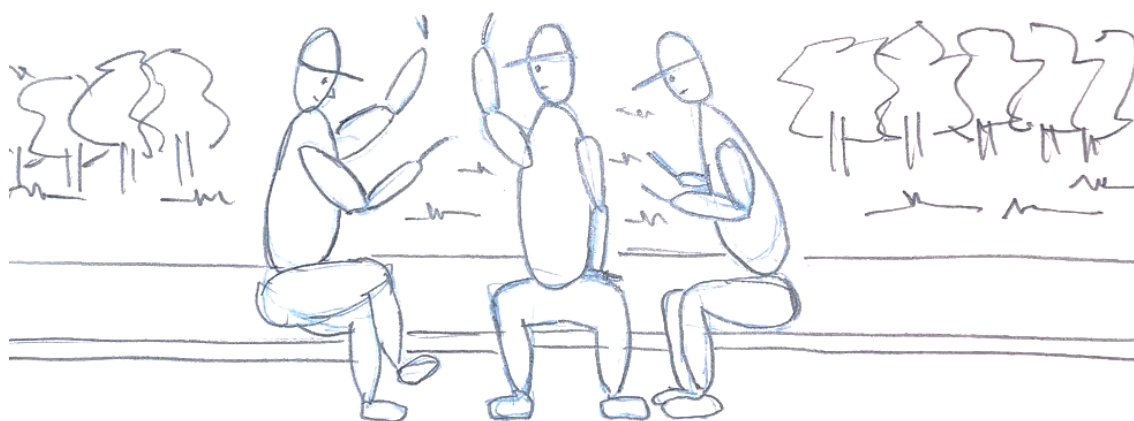


Figura 28: Turma do Jaime em interação focada e corporalmente expressiva
© Cristiana Martin (janeiro/2018)

Como turma do Jaime, é possível observar outras turmas: 3 ou 4 homens de meia idade ou idosos, reúnem-se, conversam, discutem uma miríade de assuntos, leem jornal juntos ou enquanto aguardam um ao outro.

Em especial, uma delas é composta por integrantes que parecem ser familiares entre si, mas há muito mais integrantes neste ajuntamento se comparado aos anteriores e que, se havíamos considerado que os integrantes da turma do Jaime eram corporalmente expressivos, este grupo é infinitamente mais. Não é formado por idosos e seus membros não se vestem como os idosos que estávamos observando nem de modo tão semelhante entre si (Caderno de campo, 17/01/2018 às 10h26).

Diria que seus membros têm entre quarenta e cinquenta anos. Vestem chinelos ou tênis, há os que vestem calças, mas parece ser mais comum o uso de bermudas. Não há integrantes vestindo camisas. Alguns vestem camisa tipo polo, mas predominam camisetas de mangas curtas e regatas, dando um ar de maior informalidade à vestimenta.

Os cerca de oito integrantes alternam-se frequentemente entre os que estão sentados e os que estão em pé e, dada tamanha alternância, não se preocupam com a sujeira no banco, não fazendo uso de uma folha de jornal que pudesse proteger o local que se sentam. Parecem dispor de todo o corpo para fazer alusão a situações vividas e que ali são transmitidas verbal e não-verbalmente em tom performático para os demais. Por isso levantam-se, gesticulam e interagem com alto vigor corporal, inclusive tocando outros participantes ou fazendo uso deles para exemplificar o comportamento de outros participantes nas situações que descrevem. Eles riem, falam alto e por vezes com tom de briga.

Alguns dos membros desse grupo têm mochilas. Não as identifico porque eles as carregam, mas porque as deixam no banco ou no chão e, vez por outra, buscam itens dentro delas, o mais comum sendo uma garrafa de Corote, daí o nome turma da Corote. Trata-se de uma marca de aguardente cujo produto é vendido em pequenas garrafas PET que se assemelham ao corote, barril de madeira para transporte de bebidas. É popularmente tida como a marca mais barata de aguardente, sendo possível comprar uma unidade por aproximadamente R\$ 3,00. Outras garrafas PET contendo um líquido transparente também são buscadas nas bolsas e mochilas e, pelo que podemos observar, mesmo essas outras garrafas PET, até mesmo com rótulos de marcas de água mineral, são preenchidas por aguardente. Essa suspeita se levanta quando um dos integrantes do grupo distribui o conteúdo da garrafa em copinhos plásticos comumente usados para chá ou café e, na sequência, todos tomam a bebida em pequenos goles. Com esse processo se repetindo algumas vezes ao longo da nossa observação não é difícil cogitar que um dos motivos para a maior expressividade corporal do grupo possa ser em virtude de estarem ao menos um pouco alcoolizados.

O fato de manterem as garrafas PET com aguardente escondidas nas mochilas revela se não a consciência de que é proibido beber nas estações do metrô, ao menos uma percepção de que este seria um comportamento socialmente não aceito — dado o local ou o horário em que é realizado —, ou que, se identificado, poderia gerar alguma consequência negativa. Se por um lado tentam esconder o ato de ingerir bebida alcoólica na estação, não fazem questão de esconder possíveis vestígios. Uma vez que decidem sair da estação, não se incomodam em deixar no jardim os copinhos utilizados e as garrafas PET que consumiram.

O consumo de bebidas alcoólicas não é exclusividade dos membros da turma da Corote. Um pedinte circulando pela região do fluxo de passageiros partilha da mesma prática, como relatei em meu caderno de campo:

Um homem vem do acesso sul caminhando na direção do acesso norte bebendo Corote. Ele consegue esconder a garrafa no bolso traseiro da calça tipo *jeans* que veste e começa a pedir dinheiro a pessoas que estão recarregando seus cartões do Bilhete Único (Caderno de campo, 11/10/2019 às 10h).

Há integrantes da turma da Corote que buscam nas mochilas ou tateando bolsos um maço de cigarros com isqueiro. Como visto no capítulo anterior quando abordei as representações dos usos do espaço concebido não é permitido fumar nas dependências da estação, mas isso não é um impedimento *de fato*. Posicionados de costas para a linha de bloqueios, frequentemente atrás dos pilares da primeira fileira de pilares, um começa a fumar enquanto atento para que nenhum dos dois seguranças que estão de costas para o banco observando a linha de bloqueios se vire e peça para que o cigarro seja apagado.

Esse modo um tanto velado de fumar se revelou igualmente no consumo de bebida alcoólica, também considerada proibida pelos regulamentos do Metrô. Apesar do momento de partilha da bebida e da presença dos copinhos que, de alguma maneira, podem chamar a atenção, as garrafas não ficam à mostra, sendo escondidas nas mochilas assim que usadas. Além disso, o copinho de plástico, sozinho, não indica o tipo de bebida que está sendo consumido, não sendo possível, dessa maneira, justificar qualquer intervenção de um agente de segurança.

É possível descobrir os produtos que a turma do Corote consome observando o local em que permaneceram assim que resolvem sair da estação. No canteiro do jardim e no banco ficam para trás embalagens, restos de comidas e objetos variados como: cascas de frutas, jornais, garrafas de água, de Corote e de refrigerante, bitucas de cigarros e papéis de bala (Caderno de campo, 07/03/2018 às 11h38).

Enquanto os vemos *usarem, de modo mais ou menos velado, a estação para interagir não-verbal e verbalmente pela mediação do consumo de bebida alcóolica e cigarros*, vemos, também de modo mais ou menos velado um dos integrantes da turma da Corote urinar no jardim imediatamente atrás do banco. Pisando no banco e, em seguida, na grama até encontrar um local atrás da Garatuja ou atrás do elevador que atende pessoas de mobilidade reduzida no acesso entre o mezanino e a Praça da Sé, ele se mantém olhando ocasionalmente para o banco e para a região do banco

e do fluxo de passageiros com ares de observar “se não vem vindo alguém”, um segurança, para abordá-lo (Caderno de campo, 10/01/18 às 11h23). Este comportamento parece revelar a consciência de que não é permitido urinar no jardim ou, ao menos, de que alguém poderia intervir (Caderno de campo, 10/01/18 às 11h23).

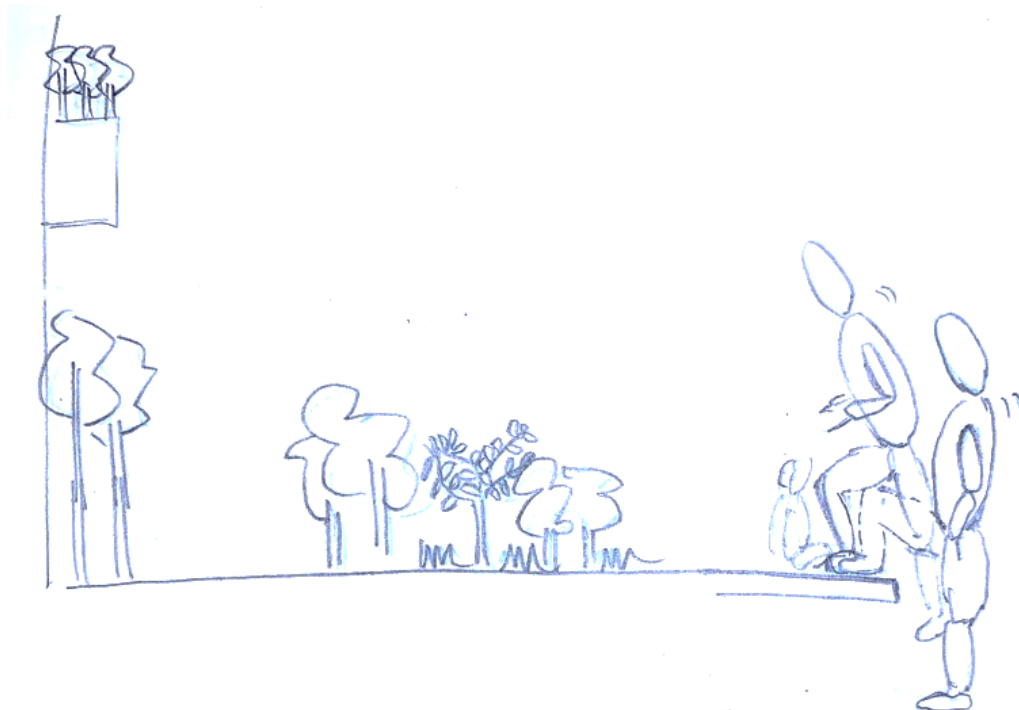


Figura 29: Não-passageiro acessando o jardim para urinar próximo ao elevador
© Cristiana Martin (janeiro/2018)

Posso acrescentar, baseada em outras vezes que estive aqui sem o leitor, que se o consumo de bebidas e de cigarros e mesmo urinar no jardim não provocam uma aproximação de um agente de segurança do Metrô, outras maneiras de dispor do corpo não passam imperceptíveis a eles.

Indiquei que certo volume de consumo da bebida poderia ser um fator para a maior expressividade corporal, mas é ele também que, depois do rápido consumo por tempo prolongado, pode levar a outros dois comportamentos considerados proibidos ali: brigar e dormir. O primeiro, manifesto no conflito entre corpos — a interação entre os participantes do ajuntamento, antes marcada pelo riso, adquire a dinâmica do *confronto* (Caderno de campo, 18/12/2018 às 9h09). O segundo é manifesto, em tentativas de tirar uma soneca deitado no banco — os corpos antes vigorosamente em pé ou sentados se deitam buscando *descanso* (Caderno de campo, 04/12/2018 às 9h43).

A velocidade e a intensidade da reação dos agentes de segurança são bastante diferentes em cada um dos casos, condizentes com o ritmo dos próprios corpos que “transgridem” as regras de comportamento ou se mostram conflituosos com as representações de uso do espaço concebido. Enquanto as brigas despertam imediatamente a atenção dos seguranças que agem na contenção dos que estão em conflito, o corpo deitado pode levar longos minutos para ser percebido e é abordado com algum cuidado por parte dos seguranças. A princípio, não tocam no não-passageiro que estiver dormindo, acordando com um chamado verbal. No entanto, a abordagem se intensifica no caso de o não-passageiro não mostrar reação.

Apesar de o uso do espaço percebido também se dar pelo *conflito* e pelo *descanso*, estes usos não parecem, aqui, serem os principais ou os mais frequentes pelo menos no caso do confronto. Parecem, sim, uma *consequência* de outro uso mencionado, de socialização por meio do consumo de bebida alcoólica.

Já é quase hora de nos levantarmos e darmos continuidade ao nosso passeio, depois de tantas páginas que passamos aqui sentados. Mas antes de irmos, é possível identificar mais um grupo que se formou enquanto observávamos a agitada *turma da Corote*, bem ao lado deles.

Formado por três homens, não apresentam vestimentas tão coesas entre si como observamos nos outros grupos. O primeiro deles veste camisa polo, bermudas e sapatos; o segundo veste camisa de mangas longas, calça social e sapatos e o terceiro veste camisa de manga curta, bermudas e sapatos. Diria que a faixa etária é de quarenta e cinco a sessenta anos. Enquanto os observamos, eles não estão lendo jornal, não portam bolsas ou mochilas, não bebem e não fumam. O que eles fazem, portanto, os difere dos demais grupos.

Conversam entre eles com pouca expressão corporal e, especialmente, das mãos. Cada um deles segura um aparelho de telefonia celular de modelos lançados há aproximadamente dez anos e uma carteira. Por vezes ou o celular ou a carteira está no bolso da camisa, junto com uma caneta. Parecem bastante atentos a tudo o que ocorre na região do banco e nas proximidades da linha de bloqueios. O que me revela isto é a sensação de que eles conversam entre eles sem que um olhe para o outro, mantendo o foco na movimentação de pessoas da região do banco e do fluxo de passageiros. Por vezes atendem ligações nos celulares, rabiscam algo nos papéis que portam, ou mexem nas carteiras. Chama a atenção de pessoas que se aproximam deles por curto período de tempo. Parecem pedir informações, orientações, solicitar

um serviço. Um dos que está sentado chega a se levantar, abrir a carteira e indicar que há dinheiro nela. A suspeita que levanto após perceber que ao mostrar o dinheiro disse “(...) *minha taxa é quarenta por cento*” é de que ao menos um deles é agiota e usaria a estação *oferecendo empréstimos* ou serviços que demandam alguma negociação.

Há participantes da situação que se forma no banco que não integram nenhum dos ajuntamentos ou “turmas” aqui descritos. Por raramente vê-los sentados, para mim assemelham-se mais àqueles que entram na estação por um acesso e, *usando a estação como passagem*, caminham em linha reta em direção ao acesso oposto.

Aqui, o que caracteriza esse tipo de não-passageiro é o fato de entrarem pela estação e, antes de saírem pelo acesso do lado oposto, se aproximarem tanto quanto possível daqueles que estão sentados no banco e emitir breves mensagens verbais que complementadas pelo ato de exibir em mãos um objeto qualquer nos permite identificar que se trata da *oferta de mercadorias*. O objeto é rapidamente retirado de um bolso ou sacola, mostrado a quem está sentado no banco e também rapidamente devolvido aos bolsos ou sacolas de onde saíram. É uma passagem “pinga-pinga”, o indivíduo vai parando na frente de cada potencial comprador da mercadoria ofertada. Seria possível pensar que são *vendedores ambulantes*.

Sem oferecer mercadorias, outros não-passageiros pedintes também se fazem presentes na região do banco, percorrem a extensão dele do mesmo modo “pinga-pinga”, estendendo a mão ou sinalizando com o dedo indicador e polegar uma moeda a todos que estão lá sentados. Pedem verbal e não-verbalmente a cada um dos presentes um trocado, como represento na figura 29 a seguir.



Figura 30: Pedinte percorrendo os não-passageiros que estão no banco
© Cristiana Martin (janeiro/2018)

Por fim, notamos em nosso passeio mais um subtipo de não-passageiro *coringa*. Nenhuma de suas características de idioma corporal permite identificá-los como pertencentes a um dos grupos descritos. O fato de observá-los, ao longo de nossa estada por aqui, ora na companhia de um grupo, ora na de outro, também dificulta essa caracterização. E nem mesmo as atividades que desempenham se mostram um indicativo de como classificá-los — ora vendem ou trocam itens com outros não-passageiros; ora leem jornal; ora mexem em um aparelho celular; ora apenas conversam. De todo modo, as diversas naturezas de interação que desenvolvem não fogem às apresentadas até aqui.

Pela descrição de não-passageiros que conseguimos fazer nessa breve observação notam-se alguns padrões de sociabilidade na região do banco. No geral, os membros de um grupo partilham semelhanças na maneira como se vestem, na maneira de empregar as mãos e no quão corporalmente expressivos são, qualificando até a maneira como estão dispostos na região banco. É necessário ainda destacar que os grupos se mantêm espacialmente separados. Um grupo pode estar bastante próximo a outro, mas seus membros não partilham da mesma situação. No geral, a turma da Corote, a turma do Jaime e aqueles que percebo como agiotas permanecem na região até o horário do meio-dia, quando soam as badaladas dos sinos da Catedral da Sé. Na figura 30 a seguir está uma simulação da nossa localização e a dos não-passageiros que observamos até agora:

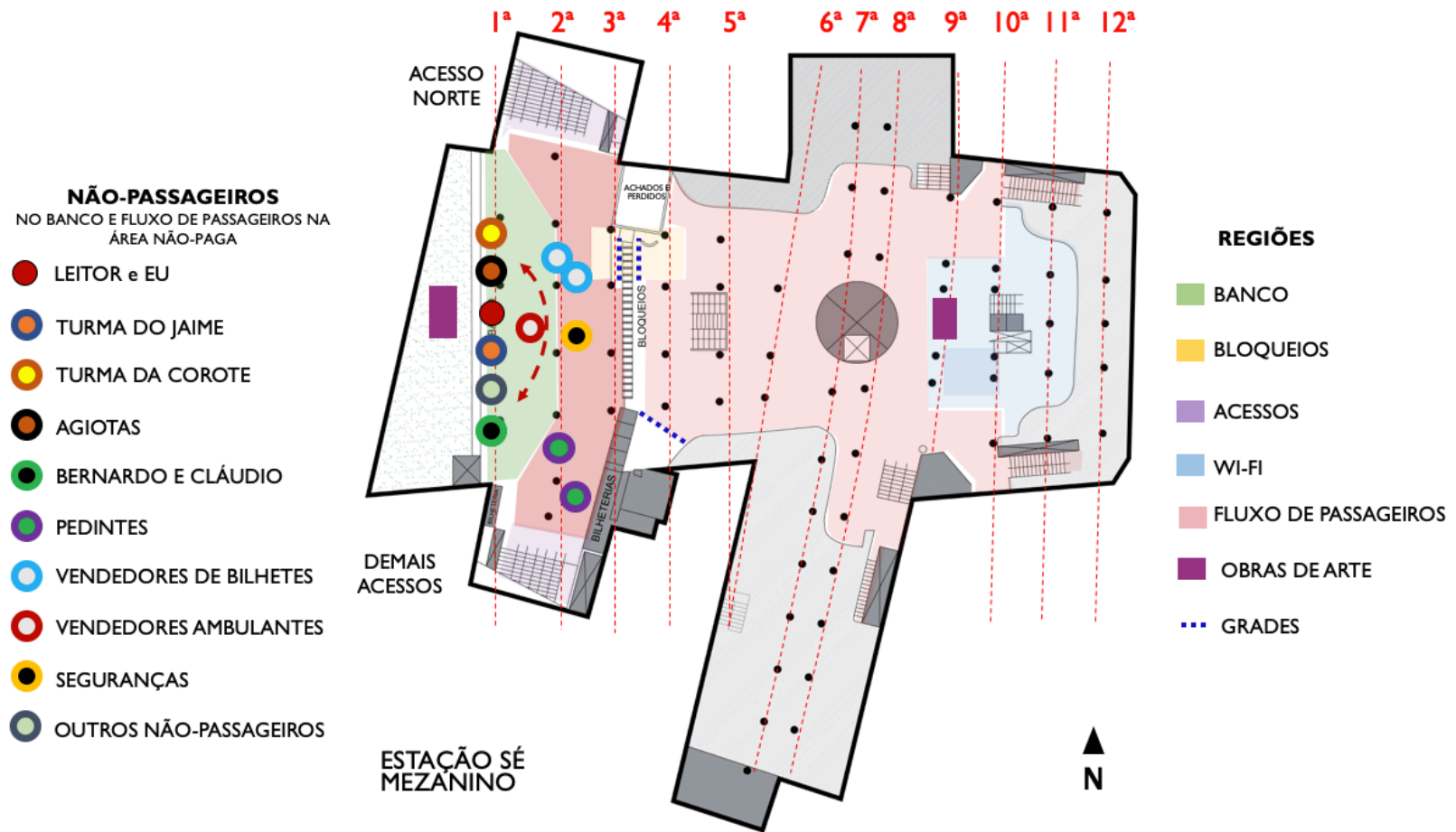


Figura 31: Localização de não-passageiros nas regiões do banco e do fluxo de passageiros na área não-paga do mezanino
© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

A predominância dos ajuntamentos parece ser reforçada pelo fato de que mesmo quando identificamos alguém que chegou e está ali aparentemente sozinho, como Bernardo* logo no início de nossa observação nesta região, parece haver abertura para iniciar interação verbal entre desconhecidos, não parecendo haver, nesses momentos, o ímpeto de encerrar a conversa rapidamente. A bebida e o jornal podem ser uma mediação importante neste sentido. Por vezes basta um comentário sobre algo observado, ou mesmo perguntar que horas são. Assim, os ajuntamentos parecem variar quanto aos laços que o formam, parecendo ser formados por laços fortes de amizade formados já há algum tempo — seria o caso da *turma do Jaime* — como mais frágeis e tão recentes quanto a alguns minutos atrás, como o caso de Bernardo* e o outro senhor.

Essa característica de predominar ajuntamentos não exclui outras práticas interacionais. Os grupos estão frequentemente intercalados com pessoas que não interagem verbalmente com outros presentes, como o fez Claudio*. Desde que ele se sentou próximo a nós ele não se levantou e nem conversou com outras pessoas. Manteve seu corpo na mesma posição, sentado, envolvendo sua mochila com seu braço esquerdo. Em certo momento, no entanto, ele parou de olhar de modo desfocado para a linha de bloqueios e focou o olhar em um outro homem que vinha vindo de lá e caminhava em sua direção. Claudio se levantou, cumprimentou o homem que se aproximava e, juntos, deixaram a estação, indicando que Claudio esperava por uma pessoa.

Predomina a interação focada e verbal em ajuntamentos compostos exclusivamente por homens. Eles permanecem ao menos uma hora na região e representam ao menos 75% das pessoas ali sentadas a qualquer instante por mim registrado no período de dezembro de 2017 a março de 2018, além de outras observações ocorridas no início de 2019 enquanto realizava entrevistas.

A presença de mulheres sem dúvida ocorre, em menor escala e frequência, e, quando ocorre, é – com certeza – por períodos mais curtos de tempo em relação ao tempo que homens chegam a permanecer ali. Mulheres sentadas no banco estão, na maior parte das ocorrências que observei, sentadas ao lado de outras mulheres. Seja por terem chegado na companhia de uma ou por buscarem a companhia de uma mulher que já esteja ali. Atentas à mulher que as acompanha e simultaneamente atentas à linha de bloqueios, parecem *usar a região do banco para aguardar a chegada*

de alguém (Caderno de campo, 04/01/2018 às 9h35). Mantém seus pertences — bolsas e sacolas — bastante próximos a seus corpos. Por vezes estão acompanhadas de crianças pelas quais mostram-se responsáveis: as alimentam ou trocam suas roupas. Parecem, assim, encontrar no banco um local que podem *usar de apoio para realizar atividades relacionadas ao cuidado das crianças que estão com elas*, visto que não há, na estação, nenhum outro local em que seja possível sentar ou apoiar pertences. No banco, é possível sentar ou apoiar a criança e eventuais bolsas que contenham pertences delas. Tão logo a pessoa que essas mulheres aguardavam chega ou assim que as atividades de cuidado com as crianças se encerram, elas tomam a direção de um dos acessos para sair da estação (Caderno de campo, 22/11/2018 às 10h22).

Por fim, faltou mencionar aqueles que adentram a região exclusivamente para *observar a Garatuja* em maior detalhe. Por vezes subindo no banco — em um movimento bastante semelhante àquele feito pelo integrante da turma da Corote quando foi urinar no jardim — e mantendo-se em pé nele enquanto tira uma *selfie* com a escultura. É comum ocorrer quando um adulto está acompanhado de uma criança. Estas se posicionam em frente à obra enquanto um adulto as fotografa. Essas situações não se desenvolvem por nenhum tempo para além do ato da foto. Tão logo ela é tirada, o adulto e a criança saem da região (Caderno de campo, 22/11/2018 às 11h35).

É hora de seguir.

P4: regiões do banco, fluxo de passageiros, acessos e banheiros

Dando sequência ao nosso passeio imaginativo, tomamos as escadas que estavam à nossa direita e subimos um pavimento. Assim que pisamos fora das escadas rolantes avistamos um par de agentes de segurança próximos ao portão gradeado do acesso sul. Na realidade, estão na frente do painel de Claudio Tozzi, a “Colcha de retalhos” (1979). Podemos nos aproximar deles e, em pé, observar esta região. De onde estamos é possível ver o movimento de entrada e saída do acesso sul, do acesso à Praça – que está fechado –, o movimento de entrada e saída dos

sanitários e parte do movimento do corredor que leva à Rua Anita Garibaldi e ao Poupatempo. Ou seja, parece ser um local privilegiado para a observação.

À nossa esquerda há dois homens sentados em uma mureta na qual estão afixadas grades que compõem o portão do acesso. Essa mureta se estende por quase todo o entorno do portão. Eles se sentam lateralmente, deixando uma das pernas estendidas e apoiadas no chão, segurando todo o corpo. Eles conversam e pouco gesticulam ou trocam de posição. Um terceiro homem se aproxima e, se mantendo em pé, conversa com os outros dois. Os três se vestem de modo parecido: camisa polo, bermudas e chinelos. Não carregam nenhum item como bolsas e mochilas (Caderno de campo, 05/12/2017 às 13h42).

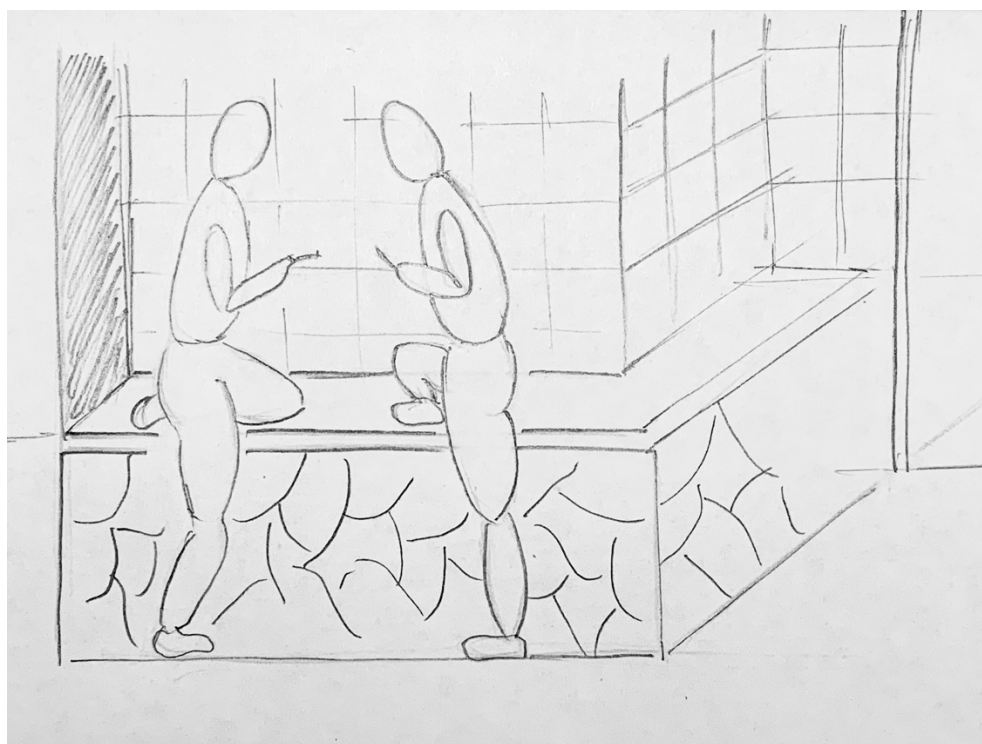


Figura 32: Homens conversando próximos ao acesso para a Praça da Sé
© Cristiana Martin (dezembro/2017)

Aqui, as atividades sociais não parecem muito diferentes daquelas que vimos na região do banco no mezanino, à exceção de que aqui não há pessoas desacompanhadas. Na figura 32 abaixo está indicada nossa localização, a dos seguranças e dos homens que acabamos de observar:



Figura 33: Localização do leitor e minha, dos seguranças e dos homens observados
 © Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

Neste momento nada parece chamar muito a nossa atenção. Além dos homens que vimos, há a circulação de possíveis passageiros do metrô. No entanto, talvez a posição em que estejamos não seja lá tão privilegiada, pois a extensa fileira de orelhões em uma das faces da mureta das escadas rolantes impede que vejamos o que se passa atrás deles. Assim, caminhando um pouco para nossa esquerda, no intuito de contornar esta mureta, vemos mais dois homens sentados no chão. Estão recostados na mureta e com as pernas para frente do corpo, sendo uma delas esticada e outra flexionada (figura 31). Conversam, pouco gesticulam. Um deles tem mochila (Caderno de campo, 05/12/2017 às 11h).

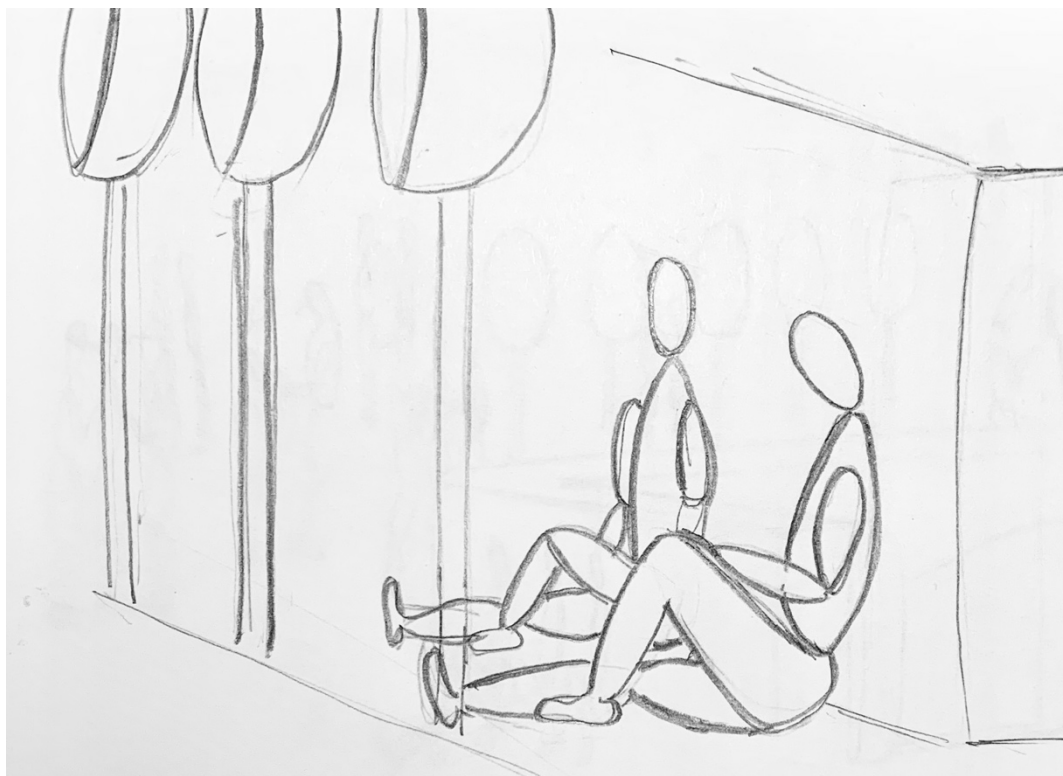


Figura 34: Dois homens conversam enquanto sentados e recostados na mureta que contorna as escadas rolantes do P4.

© Cristiana Martin (janeiro/2018)

Nossa nova posição de observação, bem próxima ao acesso para a Praça, permite vermos ainda mais dois homens, na mesma posição dos que acabamos de descrever, em outro canto, ali próximo. Estes dois parecem, diferente dos demais, estarem vestindo um uniforme de trabalho. Estão de camisas tipo polo com um bordado do lado esquerdo do próprio peito que parece indicar o nome de uma empresa. Vestem calças tipo *jeans* e calçados de segurança que parecem equipamento de proteção individual (EPI) (Caderno de campo, 05/12/2017 às 11h).

Apesar das diferentes características dos homens descritos, há alguns aspectos dos quais partilham: a posição de seus corpos deixa intuir que estão relaxados e a comunicação que desenvolvem com seus interlocutores também parece relaxada, sem haver desvio do olhar, fazendo parecer que estão entre conhecidos. A dupla que conversava sentada na mureta próxima ao acesso à Praça da Sé (figura 31) e a que estava sentada próxima à linha de orelhões (figura 33) parecem *usar o P4 para simplesmente conversar*, não havendo aparentemente, um motivo especial para ser ali, porém, o é. Os que parecem estar uniformizados não indicam estar em um registro muito diferente do da conversa, mas ousaria dizer que talvez estejam no

horário de almoço dado o horário de 11 horas da manhã, *usando o espaço para descansar* até que o trabalho seja retomado (Caderno de campo, 05/12/2017 às 11h).

Considerando o tamanho do espaço dedicado ao acesso à Praça da Sé e o horário próximo às 12h — o horário de almoço é considerado um novo horário de pico —, parece haver subutilização da região pelo fato de o acesso estar fechado. Por outro lado, pelo mesmo motivo, seis pessoas não utilizando o acesso que estão apenas sentadas por ali desperta o nosso interesse com relação ao uso corporal do espaço não relacionado ao embarque e desembarque de passageiros. O que elas estão fazendo ali? Por que ali?

A nossa impressão de aqui ser espaço subutilizado está prestes a mudar. É janeiro, mês de “chuvas de verão”, rápidas e intensas. Desde o mezanino que essa chuva se anuncia por meio de ventania que fazia os jornais dos *não-passageiros* voarem por toda a região. E, desde que chegamos neste pavimento, começou a chover. Quase que simultaneamente à chegada da chuva, vem chegando ao P4 um volume muito maior de pessoas que passam a ocupar especificamente a região do banco. Em poucos minutos é uma “pequena multidão” de cerca de 40 pessoas que se espalha e se aglomera por ali (Caderno de campo, 17/01/2018 às 11h02).

Difícilmente conseguiria descrever a vestimenta de todos, como vim fazendo. Por outro lado, chama atenção o fato de que todos carregam algo em mãos. Por vezes mais de um item, por vezes uma sacola ou até mais do que uma. Alguns portam mochilas. Eles permanecem em pé, há apenas alguns sentados no chão, de modo semelhante aos que já estavam por lá. Em ajuntamentos de três ou quatro, no máximo, eles exibem no próprio ajuntamento os itens que portam enquanto se expressam verbalmente. É uma troca de itens: seja um item pelo outro, seja um item por dinheiro. Na realidade, esse fenômeno é conhecido como uma feira clandestina apelidada de feira do rolo. É característica da Praça da Sé e de outras praças e largos do centro de São Paulo, como o Largo do Paissandu. O propósito é *vender ou trocar itens encontrados ou furtados no centro da cidade*.

Se antes de a feira do rolo adentrar o P4 aqui parecia um local de movimento e até mais silencioso do que o mezanino, uma vez que ali já não se ouve o barulho dos trens, a situação agora é completamente outra. São muitas as vozes e os movimentos. Os ajuntamentos se fazem, se desfazem e refazem rapidamente; há pessoas que ora se afastam e ora se aproximam da maior concentração da feira, fazendo intenso uso de uma região que antes parecia subutilizada para a realização

de *venda e trocas de objetos*. Eles não parecem consumir álcool ou cigarros enquanto estão ali. Se o fizerem, minha aposta é de que ocorreria também de modo velado, assim como no banco do mezanino.

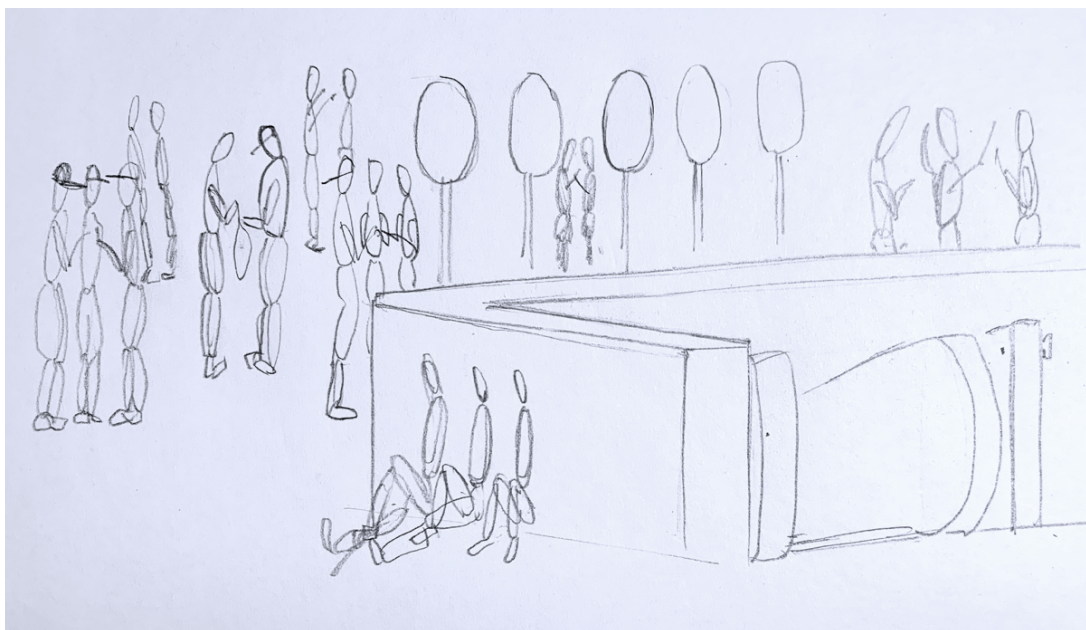


Figura 35: Representação da feira do rolo acontecendo no P4 em função da chuva
© Cristiana Martin (Janeiro/2018)

Os não-passageiros que conversavam ou usavam o espaço do P4 para descansar não parecem ter se incomodado com a chegada da feira do rolo, mostrando, por meio de cumprimentos a alguns integrantes da feira, que estavam entre pessoas conhecidas.

É também no P4 que estão localizados os banheiros públicos da estação. Adentrando o banheiro feminino, é fácil notar que é usado tanto por passageiras do metrô — pude observar em outros momentos passageiros perguntando a agentes da estação e de segurança onde ficavam localizados os sanitários — como por *não-passageiras*. No caso das últimas, o uso dos sanitários ultrapassa aquele das necessidades fisiológicas e de lavar as mãos, por exemplo (Caderno de campo, 08/01/2018 às 10h32).

Posso falar pelo sanitário feminino, que estou um pouco surpreendida por haver uma mulher sem roupas fazendo *uso das torneiras da pia para banhar-se*. Ela se debruça na pia e posiciona sua cabeça embaixo da água que sai da torneira e assim lava seu cabelo. Com a ajuda de um pequeno balde onde não deve caber mais do que 3 litros, ela joga água no corpo despido, se ensaboia e se enxágua. A água escorre pelo seu corpo e por todo o chão até um único ralo no canto do banheiro. Uma

funcionária da limpeza da estação observa e faz seu trabalho como se a mulher que se banha nem estivesse ali.

Existe, de minha parte, algum desconforto ao presenciar uma cena como esta. Não é particularmente a nudez, mas a convivência entre o uso que eu faço e o que ela faz. Ao mesmo tempo, passa pela minha cabeça como não a atrapalhar e não mostrar meu inicial estranhamento, ao mesmo tempo em que também preciso lavar minhas mãos e não há mais do que uma torneira disponível, aquela que estava sendo usada por ela. Ela percebe que eu não sabia como agir e fala em alto tom de voz, parecendo falar para todas as outras mulheres que estavam no banheiro: *“Pode lavar a mão, moça, eu só estou tomando banho que você sabe, a gente não tem banheiro público por aqui, não tem onde tomar banho”*. Tento agir com normalidade e agradecer.

Ela mesma possui um rodo com o qual puxa toda a água do chão até o ralo enquanto eu lavava minhas mãos. Ela continua a falar: *“A gente usa aqui, mas deixa tudo em ordem depois, não é para fazer bagunça não, moça”*. Na hora de secar as mãos, noto que em cima do suporte de papel toalha para a secagem das mãos estão peças de roupas torcidas e úmidas, que certamente foram lavadas pela mulher antes do momento que cheguei ao banheiro. Apoiada em outro suporte de papel toalha estava, justamente, uma toalha que imagino que seria usada para que ela pudesse se secar. É uma razoável operação que envolve banhar-se em um banheiro público sem chuveiros. No caso desta mulher ela parece já ter tudo calculado: toalha, sabonete, balde, roupas e até rodo. Sabe até onde posicionar cada um deles para que a operação seja concluída com sucesso. Conforme vou tomando minha rota de saída dos sanitários, vejo mais uma mulher com um balde pequeno, toalha e um sabonete em mãos no corredor que leva ao sanitário e isso me leva a crer que o *uso do sanitário para banhar-se* não parece ser exclusivo da mulher que observei (Caderno de campo, 08/01/2018 às 10h32).

Saio dos sanitários e a feira do rolo continua a todo vapor no P4. Diferente do que eu imaginaria a princípio, os agentes de segurança continuam exatamente no mesmo local em que estavam no momento em que chegamos aqui. Eles observam a feira e, sem parecer estranhar ou intervir, conversam entre si. No fundo, o que está acontecendo ali não deixa de ser apenas muitos ajuntamentos em um mesmo ambiente. E, em sendo assim, por que seria necessário intervir?

Se caminharmos um pouco adiante pelo corredor da região do fluxo de passageiros, encontramos duas pessoas dormindo próximas à obra de Renina Katz. A sensação é que são moradores(as) de rua: forraram o chão com papelões, cobrem-se com mantas e estão acompanhadas de um cachorro. Pelo fato de ali estarem, presumo que os agentes de segurança que vimos na região do banco do P4 não tenham passado por ali. Do contrário, certamente não haveria mais pessoas dormindo no chão ao longo do corredor (Caderno de campo, 05/12/2017 às 12h35).

De fato, ao retornarmos para nosso ponto de observação inicial, os seguranças não estão mais lá e a troca ou venda de objetos passa a ocupar também as escadas do acesso sul (Caderno de campo, 08/02/2018 às 10h37).

Mezanino: regiões de acessos e bloqueios

A sequência do nosso passeio nos leva de volta ao mezanino e, antes de caminharmos em direção à região dos bloqueios, vamos até as escadarias do acesso norte. São escadarias longas e não podemos ver o fim delas se não nos aproximarmos bastante. Tomando as escadas rolantes simulando que estaríamos deixando a estação, observamos homens parados nas escadas fixas e homens no pé das escadas fixas e rolantes. Eles têm em mãos caixas de chocolate ou caixas contendo cabos acessórios para aparelhos celulares e *pen drives*. Anunciam em voz alta o valor em reais de cada um dos itens: “*Pen drive dez reais!*” “*Suflairs, um é 4, três é 10!*”. Por vezes, a atividade é tão intensa, que parece um mercado, conforme relatei no caderno de campo:

Subo para as escadas rolantes que dão acesso direto à praça. A escada parece um mercado: vendem-se chocolates, acessórios para celulares, pen drives, entre outros artigos (Caderno de campo, 05/12/2017 às 13h42).

Os que estão no pé das escadas se posicionam de tal modo que não conseguem ser vistos pelos agentes de segurança posicionados em frente à linha de bloqueios. O portão gradeado da estação ajuda a camuflá-los, mas não é por isso que não ficam “de olho” para ver se não há seguranças se aproximando. Os que estão no meio da escada fixa também parecem bastante atentos à movimentação dos seguranças e a qualquer sinal que o outro vendedor ambulante der. Se houver necessidade, ele sobe todas as escadas até rapidamente estar fora do perímetro da estação. O mesmo costuma acontecer nas escadas do acesso sul no P4, de onde

acabamos de vir. Quando estávamos lá, além de estar chovendo, dois seguranças estavam presentes e, por esse motivo, não notamos vendedores ambulantes no pé das escadas, onde ficariam pelo fato de estar chovendo. Em outras circunstâncias, a mera presença de seguranças inibiria a prática dos vendedores ambulantes.

Além disso, não há muito o que notar nos acessos, assim, nos dirigimos para a região dos bloqueios. O que de tão interessante poderia ter por aqui?

Especificamente no perímetro delineado pela região (figura 21), o que primeiro identificamos ali são pessoas em pé de um lado e de outro da linha de bloqueios parcialmente interditada por grades de ambos os lados. Do lado de “cá”, esses corpos em pé se dispõem razoavelmente dispersos, ora de braços cruzados, recostados nos pilares mais próximos ou quase “pendurados” nas grades que travam os bloqueios. Estão, no mais das vezes, desacompanhados de alguém conhecido, mas também, ao que tudo indica, *esperando pela chegada de alguém que conhecem*.

Do lado de “lá”, a disposição não é muito diferente, também. Diferente de “cá”, contam com um balcão de informações desativado e que vira um apoio para os corpos que nele se recostam e para pertences individuais como bolsas e sacolas. Aqueles do lado de “cá”, ainda não pagaram tarifa (Caderno de campo, 12/12/2018 às 9h40).

Novamente, é difícil descrever as vestimentas e possíveis itens carregados pelas pessoas que ali estão. As sacolas, em especial, parecem bastante características desta região. A permanência costuma ser de curta ou curtíssima duração, bastante diferente das longas horas que os não-passageiros chegam a ficar no banco. Em até 15 minutos, praticamente todas as pessoas que ali estavam já não estão mais. Nesse intervalo de tempo é possível observar duas principais atividades que implicam comportamento corporal distintos: *entregas e encontros*.

Um rapaz entra pelo acesso norte e se aproxima da região dos bloqueios. Vestido com bermudas tipo *Tactel*, camiseta e chinelos, ele carrega uma sacola plástica preta de tamanho médio, como as usadas em supermercados. Ao chegar na região olha brevemente entre as pessoas que estão do outro lado e parece não reconhecer nenhuma das que está ali. Encosta na grade e retira o aparelho celular do bolso parecendo verificar se há novas mensagens e, em seguida, parecendo enviar uma mensagem. Ele guarda novamente o celular no bolso e apoia os antebraços na grade, segurando a sacola de tal modo que fique pendurada do outro lado da grade. Ele parece relaxado e estar esperando alguém.

Apenas 3 minutos se passam e logo alguém se aproxima do outro lado da grade fazendo menção de reconhecê-lo. Os dois se dirigem à “ponta” da região mais próxima aos Achados e Perdidos, onde a distância entre as grades é menor. O rapaz que primeiro chegou entrega a sacola e após rápida conversa e um aperto de mãos, o primeiro rapaz se dirige novamente para o acesso norte e o rapaz que estava na área paga toma o rumo de uma das plataformas da estação. Assim como este, há muitos outros momentos de entregas de objetos, sacolas, mercadorias. A variedade parece ser infinita. O rapaz que está na área paga é, necessariamente, um passageiro do metrô por ter vindo da área de embarque e desembarque de passageiros. Já o outro, que entrou pelo acesso norte, esperou outro rapaz, fez a entrega e saiu pelo acesso norte, podemos classificar como mais um dos nossos não-passageiros. A estação, para ele, é *usada como espaço de entrega de mercadorias/objetos* (Caderno de campo, 20/12/2017 às 10h15).

Observamos uma entrega que ocorre entre alguém na chamada “área paga” e alguém na “área não-paga”, mas essa não é a única modalidade de entrega que ocorre na estação. Há outras que ocorrem entre pessoas que estão na mesma “área”, principalmente entre duas pessoas que estão na “área paga”. Sacolas tão grandes quanto sacolas pretas grandes usadas na coleta de lixo da cidade ficam ao lado das pessoas que ali esperam. Aliás, ali, os ajuntamentos e as interações verbais apenas raramente ocorrem entre mais de duas pessoas. Diferente do que é possível observar no banco, não parece haver muita abertura para iniciar interação verbal entre desconhecidos, à exceção de interação iniciada para descobrir quem é uma pessoa com a qual só se teve anteriormente contato virtual. “Você é fulano(a)?” é uma frase que se ouve com alguma frequência. Um sinal de que parece não haver essa abertura é a predominância de pessoas com braços cruzados e olhares que rapidamente se desviam, mantendo a interação desfocada.

As entregas não deixam de demandar ou qualificar uma forma de *encontro*. Mas ainda há outro, aquele em que *uma pessoa espera por outra* e não por algo que ela traz consigo, usando a estação e em particular a região dos bloqueios como *ponto de encontro*. Nessas circunstâncias, o comportamento corporal entre a situação da entrega e do encontro difere apenas no momento em que a espera se encerra. A entrega, por vezes realizada entre desconhecidos, envolve cumprimentos mais distantes, por vezes não envolve nem mesmo contato físico. O encontro, mesmo entre desconhecidos, mas no mais das vezes entre conhecidos, envolve algum

cumprimento quase que obrigatoriamente: do aperto de mão formal ao abraço e/ou beijos no rosto. O momento de saída da região dos bloqueios também é marcado por uma importante diferença entre o uso para entregas ou para encontros: enquanto na entrega as pessoas saem da região seguindo, no mais das vezes, direções opostas; no encontro, as duas pessoas rumam para uma mesma direção no momento da saída da região e até da estação.

No nosso caso, rumaremos juntos para o outro lado da linha de bloqueios. Nosso passeio está chegando à última região.

Mezanino: região do Wi-Fi

Já tendo percorrido todas as demais regiões da estação e considerando que demos início ao nosso passeio por volta de 9h, agora já estamos nos aproximando do meio-dia. Durante toda a manhã o movimento e o número de pessoas que ficam na região do Wi-Fi crescem gradualmente e, por volta deste horário, há cerca de 30 pessoas que espalham seus corpos por aqui — 12 nos bancos e entre 15 a 18 sentados no chão ou em pé (Caderno de campo, 18/12/2017 às 10h43). Relato em meu caderno de campo que estas que se sentam no chão parecem ter preocupação semelhante àqueles que se sentam no banco do mezanino: não sujar a roupa.

Observando as pessoas que estão no chão, noto que algumas têm a preocupação em colocar uma sacola plástica ou um papel, revista, etc., para que não sentem diretamente no chão, suponho (Caderno de Campo, 11/12 às 9h15).

O que uma primeira passada d'olhos deixa entrever é que, apesar da existência de regras de comportamento previstas pelo Metrô de São Paulo — como a proibição de sentar no chão —, o que já chamei de representações de usos do espaço concebido, não há, por parte de quem ocupa esta região, muitas inibições quanto a como se posicionar corporalmente por aqui. Reproduzo nas figuras 35 e 36 de modo aproximado a variedade de posições que vemos ao caminhar pela região:

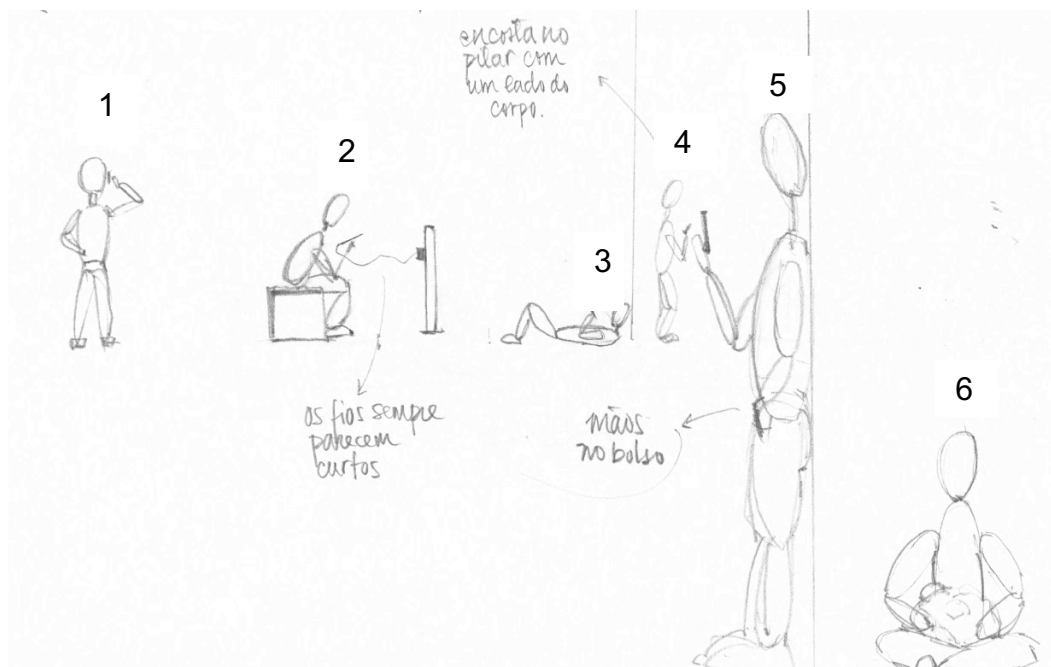


Figura 36: Exemplos (1-6) da disposição e das posições dos corpos na região do Wi-Fi.
© Cristiana Martin (dezembro/2017)

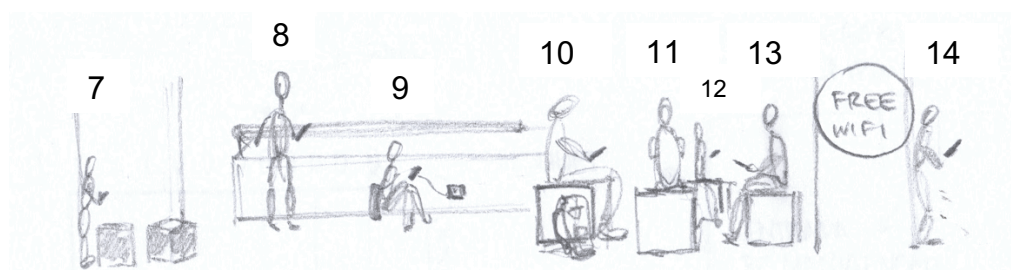


Figura 37 : Exemplos (7-14) da disposição e das posições dos corpos na região do Wi-Fi.
© Cristiana Martin (dezembro/2017)

É possível notar, nas figuras 35 e 36 corpos (i) em pé (1 e 8), (ii) em pé e recostados em pilares (4, 5, 7 e 14), (iii) sentados no chão e recostados em paredes, pilares e muretas (6 e 9), (iv) sentados nos bancos individuais ali dispostos fixamente (2, 10, 11, 12, 13), e (v) deitados (3). Apesar das diversas posições em que se encontram os corpos, não parecem tão diversas as formas de interação que ali desempenham. Predomina a interação desfocada entre os participantes da situação, isto é, quando os indivíduos interagem apenas por meio de uma “coleta” de pequenas informações sobre as demais pessoas presentes (GOFFMAN, 1963, p. 24), sem haver um “centro das atenções” (GOFFMAN, 1963, p. 34). Desse modo, carecem as interações verbais entre os indivíduos ali presentes, restando apenas um “manejo” dessa copresença (GOFFMAN, 1963, p. 24), sem haver a formação de ajuntamentos

ou de envolvimentos. A que se deveria o predomínio de tais características da interação tão diferentes das observadas, por exemplo, na região do banco?

Ainda observando as figuras 35 e 36 acima, é possível observar que ao mesmo tempo em que as posições dos corpos são bastante variadas e que sofrem poucas mudanças ao longo da duração diária de minha observação, chegando a parecer que alguns indivíduos “competem” com a escultura “Sem Título” logo ao lado tamanha a aparente imobilidade –, a posição das mãos varia muitíssimo menos ao longo do tempo e entre os indivíduos. Quase que unanimemente eles seguram aparelhos móveis de telefonia celular, fazendo uso intenso dos polegares opostos para manuseio e interação com o aparelho. São também qualificados como *smartphones* que dispõem de recursos para acesso à internet via rede Wi-Fi, oferecida gratuitamente pelo Metrô naquela região desde 2014. No fundo, ao observar atentamente o uso do aparelho, percebe-se que este não condiciona somente o emprego das mãos, mas todo o corpo, principalmente quando se faz necessário conectar o aparelho a uma fonte de energia. Por entre os doze bancos individuais e fixos ali dispostos, há quatro totens de tomadas. A necessidade de manter o aparelho conectado e o fato de que nem sempre o fio conector é abundante em extensão é um dos fatores que condiciona o posicionamento corporal do proprietário do aparelho. É o que pode ser observado na posição corporal dos indivíduos nº 2 e nº 9 nas figuras 35 e 36.

Além das tomadas dispostas nos totens há outras pela estação, mas que, como vimos, foram instaladas, a princípio, para atender uma necessidade operacional de ligar aparelhos utilizados na limpeza e na manutenção da estação. Contribui para intensificar o aspecto desfocado da interação e a absorção dos indivíduos pelos aparelhos o fato de que há sempre uma parcela deles que faz uso de fones de ouvido. Ou seja, acresce-se ao isolamento visual e interacional o isolamento acústico.

Assim, no fundo, tanto a predominância da interação não-focada como a carência de interações verbais parecem estar diretamente relacionadas com o fato de que se trata de uma área privilegiada para acesso à rede gratuita de Wi-Fi e que acaba por qualificar a copresença pelo uso individual de aparelhos de telefonia celular.

O fenômeno da interação via comunicação móvel por aparelhos de telefonia celular mais antigos e pelos atuais *smartphones* se tornou objeto de estudo sociológico sob o prisma das interações sociais. Seriam qualificadas de “interações mediadas” (RETTIE, 2009) as interações que ocorrem por meio do aparelho celular,

isto é, entre quem envia e recebe mensagens verbais ou escritas. No entanto, o fenômeno diante do qual estamos não chama a atenção pela maneira como a mensagem é transmitida a uma pessoa que não está corporalmente ali, isto é, não está em copresença física. Chama a atenção a situação que se constitui a partir de um “ajuntamento desfocado” (GOFFMAN, 1963, p. 24), pela interação desfocada em copresença física, mas focada quando pensamos na “interação mediada”.

Preocupada com fenômeno semelhante, recente bibliografia investiga “como o uso de Wi-Fi em espaços públicos e semi-públicos influenciam a vida social” (HAMPTON & GUPTA, 2013, p. 147). Se antes o uso da internet estava “confinado no domicílio e no local de trabalho” e pensava-se que o uso crescente da internet carregaria o risco de aumentar o que os autores chamam de “privatismo”, isto é, a vida no âmbito privado; com o crescimento da oferta de redes municipais de Wi-Fi em lugares públicos das metrópoles contemporâneas, esse risco de acirramento do privatismo poderia ter diminuído? Com a análise de como o Wi-Fi era usado em cafeterias em áreas comerciais centrais das cidades de Seattle e Boston a pesquisa de Hampton e Gupta (2013) identificou dois padrões de interações realizados por dois tipos-ideais de usuários das redes Wi-Fi das cafeterias estudadas. São os “*true mobiles*”³⁵ e os “*placemakers*”, que aqui traduzo por *fazedores de lugares*. Os primeiros frequentam as cafeterias como refúgio de distrações existentes em seus locais de trabalho e suas casas. Com o propósito de trabalhar, a cafeteria seria um “espaço de produtividade” e, também, uma “extensão do local de trabalho” (HAMPTON e GUPTA, 2013, pp. 157-158). Esses, indica a pesquisa, “participavam minimamente de interação aberta na copresença de outros”, sendo “grande parte de sua interação sutil e não verbal”, caracterizando “o que Goffman chamou de ‘desatenção civil’” (HAMPTON e GUPTA, 2013, p. 159).

Segundo os autores, os “*true mobiles*” evitariam contato visual com outros frequentadores e mesmo com funcionários do local. Seus computadores e o uso que faziam por meio da rede Wi-Fi configuravam assim “escudos portáteis de envolvimento” (GOFFMAN, 1963, p. 39), indicando indisponibilidade de abertura para interações focadas. Já os *fazedores de lugares* também faziam uso de computadores portáteis para receber e enviar e-mails e enviar mensagens instantâneas, mas não de modo clara e especificamente associado ao trabalho. O uso de computadores

³⁵ Por não ter julgado que a tradução mais próxima do termo “verdadeiros móveis” refletia o real sentido empregado pelos autores HAMPTON e GUPTA, o termo foi mantido na língua original.

portáteis e da internet Wi-Fi não se mostrou o foco primário dos fazedores de lugares; a disponibilidade ou o potencial para sociabilidade em copresença o era. Um elemento que revelava a diferença entre “*true mobiles*” e fazedores de espaço com relação ao foco primário no lugar público da cafeteria era o fato de chegarem ao local acompanhados (o caso dos “*true mobiles*” que chegavam com colegas de trabalho) ou não o (o caso dos fazedores de espaço).

A conclusão do estudo é de que o simples fato de usar a internet fora de casa já seria um movimento que se afastaria do privatismo. No entanto, no caso dos “*true mobiles*” a prática interacional por eles adotada não permitiria “abraçar novas oportunidades para interação em espaços públicos”; erigindo barreiras “físicas na forma de escudos interacionais e sociológicas por evitar quaisquer olhares de relance ou contato verbal” (HAMPTOM e GUPTA, 2013, p. 164). Usavam assim um espaço público de modo privado. Fazedores de lugares, por outro lado, buscariam o uso de Wi-Fi nas cafeterias justamente pela “habilidade de conectar com atividades oferecidas pelo espaço público”. A atividade primária seria “interações com laços sociais copresentes, trocas acidentais e disponibilidade para interação com estranhos” (HAMPTOM e GUPTA, 2013, p. 165).

Apesar da distância contextual e temporal entre as cafeterias de Boston e Seattle de 2013 e a região do Wi-Fi gratuito na estação Sé em 2017, acredito ser possível — sem a intenção de avançar no tema no que se refere ao que seria um estudo semelhante, mas realizado em uma estação de metrô — tirar considerações importantes da pesquisa de Hampton e Gupta, pelo que ela parece apresentar com relação a uma abordagem interacional para o estudo da situação construída a partir da oferta de serviço de internet gratuita em um lugar que os autores consideram público.

No fundo, a principal diferença entre fazedores de lugares e os “*true mobiles*” se revela no tipo de interação que é mediada pelo uso de computadores portáteis e aparelhos celulares; sendo no primeiro caso, mediação de interações focadas e verbais entre desconhecidos (com o objetivo de se tornarem minimamente familiares) e, no segundo caso, mediação de interações desfocadas entre desconhecidos e apenas ocasionalmente interações focadas entre conhecidos. No Wi-Fi gratuito de Sé, parecem predominar, pelo descrito textual e graficamente nas figuras 35 e 36, as interações não verbais e não focadas, sendo o aparelho celular um escudo interacional, indicando àqueles que estão em copresença não haver disponibilidade

de abertura para interação verbal ou focada. Nesse sentido, se assemelhariam ao perfil dos “*true mobiles*”. Sem a intenção de fazer um paralelo que desconsidera diferenças profundas que pode haver entre os “*true mobiles*” e os usuários do Wi-Fi na estação Sé, a comparação que é, em alguma medida estabelecida por aqui, serve apenas para indicar como a interação desfocada acaba mediada por uso de aparelhos eletrônicos de uso pessoal que se conectam à internet e ocasionam, por conta desta característica, os já mencionados “ajuntamentos desfocados”.

Cabe, assim, continuar a observação sobre o fenômeno diante de nós. A princípio, para que uma pessoa tenha acesso à rede de Wi-Fi gratuito da estação Sé é necessário que ela esteja na região do Wi-Fi, isto é, que ela tenha, em algum momento, na estação Sé ou em qualquer outra estação do sistema metroviário, pago a tarifa do transporte. Essas pessoas não estariam, assim, na mesma posição dos *não-passageiros* que observamos até agora. Seria possível talvez dizer que “estão *não-passageiros*”: também se deixam ficar na região por longos períodos – como será visto a seguir – em meio a um intenso fluxo de passageiros circula pela estação. Isto é, seria uma condição temporária, diferente daqueles que encontramos nas regiões do banco, do P4 e também dos acessos que parecem assumir uma condição mais “permanente” de *não-passageiros*. De todo modo, para além do uso da internet gratuita marcada por indisposição à interação verbal, o que o comportamento corporal dos que “estão” *não-passageiros* revela sobre os usos da região do Wi-Fi? Vamos observá-los com mais atenção para tentar descobrir.

De início, é curioso o fato de serem poucos os casos de permanência de curta duração, de cinco a quinze minutos (Caderno de campo, 03/01/2018 às 9h35). A princípio, esta duração de permanência serviria de referência para qual seria o tempo médio de permanência, considerando que uma vez que se conecta um aparelho à rede Wi-Fi, a conexão se encerra após quinze minutos e então é necessário efetuar *login* novamente depois desse período.

A maior parte das cerca de trinta pessoas que estão ali permanecem por ao menos quarenta minutos (Caderno de campo, 18/12/2017 às 10h43), chegando até períodos mais longos como duas ou três horas (Caderno de campo, 15/01/2018 às 9h30). Considerando a predominância da interação desfocada e não verbal e ainda os poucos que assumem a condição de *não-passageiros* que se entreolham, trata-se de uma região silenciosa em relação às falas entre duas ou mais pessoas. Por outro lado, para mim, o barulho da aceleração e frenagem dos trens do metrô é bastante

alto. Daí, certamente, a intenção de alguns indivíduos se isolar acusticamente em seus fones de ouvido — seja para aparentemente evitar ouvir os ruídos metroviários, seja para ouvir com maior clareza as mídias de áudio e vídeo reproduzidas em seus aparelhos (Caderno de campo, 03/01/2018 às 9h35).

As poucas interações verbais observáveis na região do Wi-Fi ocorrem, em parte, também mediadas pelo uso do aparelho celular. Há um senhor sentado em um dos bancos individuais e ele mal pisca enquanto usa seu aparelho conectado à tomada. Outro senhor, em pé, lê o cartaz com instruções sobre como conectar seu aparelho à internet. Após realizar algumas releituras e tentativas de efetivar a conexão do seu aparelho, ele se dirige ao senhor que está sentado e aparentemente pede ajuda. Ele é orientado e sua expressão facial indica ter concluído a conexão com sucesso.

Outras pequenas trocas verbais se referem ao uso das tomadas. Parece que a necessidade de carregar a bateria do aparelho é algo com que os demais participantes da situação se solidarizam. Essa solidariedade se reflete no ato de ceder parte do banco (que, a princípio é de uso individual) para que aquele que precisa conectar seu aparelho na tomada tenha como ficar próximo ao seu aparelho e possa continuar fazendo uso dele. Esse fenômeno permite um comportamento corporal que na região do banco é bastante evitada: a proximidade que entre homens e mulheres passa a ser enxergada de outra forma se for mediada pela necessidade de carregar a bateria do aparelho celular.

Veza por outra surge um não-passageiro com outro aparelho eletrônico também mediador da interação desfocada e não verbal: os computadores portáteis. Conectados principalmente nas tomadas que não estão dispostas nos totens, permitem que seus usuários se afastem da própria situação do Wi-Fi, mas ainda na região do Wi-Fi (Caderno de campo, 22/01 às 9h17).

Bastante próximos às escadas que conduzem à plataforma do destino Palmeiras/Barra Funda estão dois rapazes com um computador portátil apoiado no chão e ligado a uma tomada dos pilares da região. Alternam a cada poucos minutos quem olha mais diretamente para a tela. Nós nos aproximamos e não é difícil notar que em tela está a interface de um jogo eletrônico de temática militar: nota-se personagens fardados e uso de equipamento bélico (Caderno de campo, 20/12/2017, às 10h).

Tela e interface de temática semelhantes conseguimos notar em aparelhos celulares de pessoas sentadas pela região do Wi-Fi, mas nesse caso, interagindo individualmente com o aparelho, sem aparentar estar na companhia de outro indivíduo copresente. Essas duas ocasiões além de outras que tive como observar anteriormente, nos permitem pensar que estes que “estão” como *não-passageiros usam a região do Wi-Fi e a própria conexão à internet para lazer e entretenimento por meio de jogos eletrônicos*.

Conforme circulamos um pouco mais pela região é possível observar outros usos dos aparelhos: telas e interfaces de e-mails, associadas ao manuseio de papeis e agendas permitem pensar que há um *uso da região do Wi-Fi ligado às atividades de trabalho*, conforme relato de observação em caderno de campo:

20/12/17 às 11h – Próxima à área do Wi-Fi

Vejo uma mulher que parece ter instalado uma “filial do seu escritório” na estação. Ela está sentada no chão, encostada em um pilar. Usa seu computador que está conectado na tomada, ela fala ao celular, mexe em papéis e tem uma garrafa d’água ao seu lado. E ela possui uma bolsa de onde parece ter retirado o computador, os papeis e a garrafa (Caderno de campo, p. 38).

Uma cena como esta permite não só ler um *uso ligado às atividades de trabalho* como indicar que há um *uso da região do Wi-Fi como extensão do local de trabalho*.

As telas de aplicativos de mensagens instantâneas mostram-se mais difíceis permitir associar a um uso específico, uma vez que seria necessário avaliar o conteúdo da mensagem. No entanto, de modo geral, não nos furta a possibilidade de dizer que a região é *usada para conversas virtuais*. Há ainda uma infinidade de outras telas observáveis: elas contêm fotos diversas e vídeos reproduzidos por meio de aplicativos de vídeo como *YouTube* (Caderno de campo, 03/01/2018 Às 9h35).

As diversas regras de interação não verbal nesses casos também dificultam precisar ou ter ao menos um indício mais claro do que efetivamente os que estão *não-passageiros* fazem ali. Por um lado, parece ser *usado como um local de descanso* por ser possível observar pessoas deitadas no chão, com a cabeça apoiada em mochilas ou sacolas que parecem fazer as vezes de um travesseiro. Por vezes é possível identificar que a pessoa está dormindo – os olhos estão fechados e o corpo parece bastante relaxado. Em outros momentos é possível observar o emprego da mesma posição corporal, mas sem dormir. A pessoa está deitada ao mesmo tempo em que manuseia um aparelho celular. Chega a parecer que não há quase nenhuma diferença

entre a maneira como a pessoa se apresenta ali e a maneira como possivelmente fica no sofá da própria casa, confirmando assim a suspeita de um *uso como local de descanso*.

Ao longo da observação direta do das interações não-verbais empregadas na região do Wi-Fi, chega um momento em que parece não ser possível encontrar pessoas que não estejam fazendo uso de um aparelho eletrônico. Essa sensação permanece até o momento em que observei quatro pessoas acompanhadas de duas crianças se sentarem bem ao fundo dessa região.

A sensação que tive foi de serem dois casais com seus respectivos filhos. Carregavam sacolas plásticas pretas de tamanho semelhante às usadas em mercados. Pouco tempo depois de se sentarem, os dois homens se levantaram e juntos dirigiram-se à plataforma para embarque no sentido Corinthians/Itaquera. Cada um deles estava com uma das sacolas pretas, deixando outras duas com as mulheres que permaneceram sentadas no chão da região do Wi-Fi. Elas se dividem entre observar as crianças que corriam bastante próximas e a responder mensagens em seus celulares.

Passados cerca de quarenta minutos, os dois homens tornaram a aparecer no mezanino, vindos da escadaria das plataformas de desembarque, localizadas bastante próximas às mulheres que permaneceram sentadas. O reencontro deles envolve manuseio do conteúdo das sacolas plásticas. As mulheres parecem depositar nas sacolas dos homens ao menos dez carteiras masculinas (Caderno de campo, 22/02/2018 às 9h22).

Já notei, como passageira do metrô, a venda de carteiras especificamente deste modelo nos vagões da Linha Azul e da Linha Vermelha. A partir da observação e deste conhecimento prévio como passageira, cogito que os homens são vendedores ambulantes que, para evitar terem a totalidade de suas mercadorias apreendidas, mantêm parte delas com as mulheres na estação Sé. A região do Wi-Fi parece, assim, *usada como ponto de distribuição de mercadorias do comércio ambulante*.

Até agora, observamos a região do Wi-Fi sendo usada de modos extremamente relacionados à oferta da rede gratuita de internet, como os rapazes que jogavam em um computador, os que trocavam mensagens instantâneas pelo celular e mesmo os que usam o local como extensão do local de trabalho. Por um lado, mesmo que aparentemente não associado ao uso da internet, também pode ser considerada uma extensão do local de trabalho para os que estão ali para distribuir a mercadoria que

será comercializada nos vagões. Por outro lado, é também lugar de descanso, seja por meio dos aplicativos de entretenimento ou pelo fato de que há pessoas com o corpo deitado e por vezes dormindo por ali.

Diante do que identificamos até agora, pode parecer que o uso do celular funciona quase como um “passaporte” para adentrar esta região. Mas não é bem assim.

Foi assinalado que bastante próxima à área do Wi-Fi há mais um quiosque da lanchonete *Ragazzo*, além daquele que identificamos na região do banco. É comum observar alguma fila de 3 ou 4 clientes. Há os que compram as coxinhas e seguem viagem em direção a uma das plataformas e os que as compram e comem na própria região do Wi-Fi, acomodando-se no chão, em um dos bancos individuais ou mesmo só recostados nas paredes, pilares ou muretas.

Se prestarmos mais atenção aos que estão na região, perceberemos que parcela dos clientes do *Ragazzo* — ou da outra lanchonete localizada na região do fluxo de passageiros na área paga — não são os únicos a se alimentarem por ali. Há os que já trazem comida consigo e encontram na região do Wi-Fi um lugar onde podem fazer uma refeição ou um lanche.

Encostadas em um dos pilares da região, estão uma mulher e uma criança pequena que julgo serem mãe e filha que congregam usos já vistos por nós, além o de se alimentarem:

Mãe e filha (suponho ser este o grau de parentesco) põem o celular para carregar e sentam-se no chão recostadas ao pilar, e fazem um lanche. A criança toma uma espécie de leite, a mãe, toma um suco de caixinha e come um sanduíche. A mãe “escorrega” pelo pilar e se deita no chão com a cabeça apoiada nas sacolas que têm, e no pilar. Está em uma posição de descanso. Ela tirou as sandálias e está descalça (Caderno de campo, 03/01/2018 às 11h45).

De modo semelhante, uma

funcionária de uma loja de bijuterias que fica na estação se aproxima da área do Wi-Fi e se senta encostada em um pilar. Ela pega dentro da mochila dela um *tupperware* que contém um lanche. Ela come enquanto olha o celular. Ela ficou nesse local por mais de uma hora (Caderno de campo, 05/01/2018 às 11h15).

Os clientes das lanchonetes compram comida, alguns trazem comida e há ainda os que pedem ou coletam comida na região do Wi-Fi. Da mesma maneira como observamos pedintes na região do fluxo de passageiros, no Wi-Fi também há

pedintes. Um deles nos aborda dizendo “um trocado para comida?” (Caderno de campo, 22/02/2018 às 9h14). Com relação a coletar, me refiro aos que por vezes buscam alimentos descartados em lixeiras, como é o caso da senhora que chamei de “A Dona Fulana da Sé”. Reproduzo integralmente meu registro em campo, dada a particularidade como ela coletava comida:

Já a observei antes pela estação e nos banheiros. A Dona Fulana da Sé se aproxima do quiosque de coxinhas carregando uma sacola plástica reutilizável, das que se comercializam em mercados. Ela está com uma saia comprida, uma blusa de mangas $\frac{3}{4}$, sandálias havaianas. Ainda tem o curativo no pé esquerdo como das outras vezes que a vi. É um curativo feito com uma atadura que envolve do meio do pé até calcanhar.

Ela vem caminhando devagar, mancando, e para ao lado da lixeira do quiosque. É uma lixeira branca cuja tampa abre ao pressionar uma alavanca com os pés. Ela apoia no chão a sacola plástica reutilizável e começa a remover itens de dentro da sacola. Ela retira dois potes de sorvete de 1l que estão vazios, mas logo não estarão. Abre a lixeira e começa a remover coxinhas e restos de coxinhas que encontra e os deposita nos potes de sorvete. Se encontra uma latinha de refrigerante que aparenta ainda ter algum líquido, ela o ingere na hora e continua sua busca por coxinhas.

Em poucos minutos ela tem os dois potes de sorvete cheios. Ela os tampa e começa uma longa arrumação. Inicia pegando um retalho de pano que usa para limpar as mãos. Cada um dos potes vai em uma sacola plástica descartável de mercado que é devidamente fechada com um nó. Ela revira o conteúdo da sacola grande que deixou no chão e arruma outros itens de seus pertences. Ela encontra um cartão que parece ser um documento de identidade ou um bilhete único de idoso, o envolve em um retalho de pano e ata pontas opostas como se fosse uma “trouxinha” do documento. Pega uma carteira que está dentro da sacola grande e coloca a trouxinha de documento dentro dela. Ela segura a carteira no meio das pernas e vasculha a sacola grande. Encontra uma bolsinha do tamanho de um *nécessaire* e põe a carteira dentro dessa bolsinha. A bolsinha vai dentro da sacola grande, assim como os dois potes de sorvete com as coxinhas.

A operação toda transcorre metodicamente, mas tão calmamente como fiz parecer. Enquanto a Dona Fulana da Sé vasculhava a lixeira, outros clientes da lanchonete, os que estavam na fila aguardando a vez para fazer um pedido ao atendente do quiosque, a observavam e, tudo indica, comentavam sobre seu comportamento. Ela percebe, mas continua seus afazeres. Um homem tenta descartar uma garrafa plástica na lixeira e ela se enfurece. Assim que a mão dele libera a garrafa dentro da lixeira, Dona Fulana da Sé pega a garrafa enfurecida e a arremessa na direção do homem que a descartou. Ele é atingido e leva um susto, mas começa a rir e diz: ‘Eu preciso jogar fora!’ a que ela responde gesticulando fervorosamente: ‘Você não vê o que eu tô fazendo? Vai jogar em outro lugar!’ É difícil compreender o que ela fala, mas é fácil notar o quão enfurecida ficou. Ela começa a falar nervosamente para todas as pessoas da fila, que param de olhar para ela e agora, diferente de antes, fingem não a ver.

Assim que ela termina de pegar as coxinhas, deixa um dos potes de sorvete apoiados na lixeira, agora fechada. Uma mulher que estava sentada em um dos bancos da área do Wi-Fi se levanta e vai até a lixeira descartar uma latinha de refrigerante. Ela segura o pote de sorvete, abre a lixeira e no momento em que vai fazer o descarte Dona Fulana a percebe mexendo em suas coisas e mais uma vez se enfurece. Pega a latinha da mão da mulher e arremessa para longe, enquanto grita e esbraveja. A mulher se assusta, reclama de não poder descartar a latinha no lixo, retruca as palavras de Dona Fulana e vai atrás da latinha. Volta para seu lugar na área do Wi-Fi reclamando e indignada. E Dona Fulana não parou mais de esbravejar.

Terminou de arrumar seus pertences na frente da lixeira, pegou sua sacola, apontou dedos para as pessoas que estavam na fila e para a mulher que tentou jogar a latinha e começou a caminhar em direção aos bloqueios, falando e esbravejando por todo o trajeto, às vezes fazendo pequenas pausas e apontando aos arredores, olhando para trás e para as pessoas da fila do quiosque. Aqui, ao contrário do que muitos podem pensar, o “almoço de graça” também sai caro (Caderno de campo, 08/03/2018 às 11h05).

O termo “Dona Fulana” é referência a uma certa Dona Fulana observada por José de Souza Martins em um relato que compõe sua obra *Uma Sociologia da Vida Cotidiana* (2014). No relato de Martins, sua Dona Fulana tinha uma casa imaginária com marcações no chão de uma calçada que remetiam à divisão de paredes de uma casa. Para ela, a casa era extremamente real. Aqui, a Dona Fulana da Sé, de um modo extremamente real para ela, pareci “colher” as coxinhas como se fossem itens em uma banca de frutas: observando, apalpando e selecionando as que deseja.

Neste capítulo observamos as interações não-verbais de não-passageiros por todas as regiões que identifiquei nos pavimentos do mezanino e do P4. No entanto, as regiões não existem “em si” e só é possível demarcá-las efetivamente para além das delimitações das barreiras enunciadas no início do capítulo, por meio, justamente dos padrões de interação — nesse caso, não verbal — que nelas predomina. Assim, é necessário, antes de encerrar este capítulo, recapitular o padrão de interação que demarca cada uma das regiões aqui citadas.

A região que parece apresentar maior diversidade de usos é a do banco do mezanino. Em meio aos usos da *estação como lugar de passagem* para aqueles que recorrentemente a atravessam de ponta a ponta, e os que percorrem o mesmo trajeto também de modo bastante frequente, mas oferecendo mercadorias ou pedindo dinheiro, estão os que ficam sentados no banco por longas horas. Pensando

especificamente nas turmas que identificamos ou mesmo nos idosos que chegam sozinhos — como Bernardo* —, o que parece ser relevante nos usos que fazem — seja a troca de objetos, a leitura do jornal, a partilha da bebida ou da comida — é o fato de *promoverem encontro entre essas pessoas*. A estação é, assim, um destino para eles não porque se forem passageiros do metrô este é o local de desembarque, mas por ser um lugar para encontrar pessoas — conhecidas e desconhecidas — aparentemente abertas à interação verbal.

Esse padrão interacional parece se assemelhar com aquele predominante na região do banco do P4, no entanto, com maior ênfase nas interações verbais estabelecidas por meio da atividade de troca e venda de mercadorias que caracteriza a feira do rolo que passa a acontecer na região por ocasião de chuva. De modo análogo, as regiões dos acessos, seja o acesso norte no mezanino ou o acesso sul no P4, são também caracterizadas pela atividade de venda de mercadorias, mas dessa vez especificamente caracterizadas pelo comércio ambulante. Diferente da feira do rolo, as mercadorias não são trocadas e não têm aspecto de que foram individualmente roubadas ou furtadas. As mercadorias têm aspecto de novas e não avariadas, pois no mais das vezes encontram-se armazenadas em alguma embalagem que sugere que ela ainda não foi usada. De todo modo, na região dos acessos ficam marcadas muito mais as interações entre vendedores e compradores do que entre pessoas conhecidas e familiarizadas entre si como é o caso da feira do rolo.

A troca e venda de mercadorias marca ainda mais uma região, a dos bloqueios, e ainda por outro padrão interacional. Tendo a venda, troca ou entrega de uma mercadoria sido combinada previamente, não é na região que ocorre a oferta da mercadoria e a busca por um comprador. Busca-se o comprador e/ou o vendedor em uma relação comercial já estabelecida por, certamente, uma interação virtual.

Parece haver, assim, um padrão de interação verbal e não verbal que, entre a feira do rolo característica do banco do P4 e região dos bloqueios é gradativamente menos pessoalizado e mais marcado pelo anonimato. De fato, mostrei acima que na região dos bloqueios parece haver encontros e entregas também entre conhecidos, mas no que tange as relações notavelmente comerciais, parece haver essa gradual diferença entre as regiões.

Se nas regiões dos bancos do mezanino e do P4, nas regiões dos acessos e ainda na dos bloqueios é possível identificar interações verbais, ainda que em

diferentes graus abertura para tal, na região do Wi-Fi elas sequer são identificadas como recorrentes entre os que ali estão em copresença física. No Wi-Fi predominam, conforme apontado acima, as interações não verbais e desfocadas.

Assim, insinuam-se alguns contrastes. Se na região do banco as menções ao uso do aparelho celular são muito poucas; e estes não são utilizados pela maior parte dos subtipos de não-passageiros identificados ao longo do passeio, o fenômeno encontrado na região do Wi-Fi é bastante diferente. Na região do banco do mezanino a interação verbal parece mediada, em parte, pelo porte de um jornal, enquanto na região do Wi-Fi a interação verbal parece evitada por meio do aparelho celular, à medida que esta forma um “escudo interacional”.

Essa diferença de abertura ou disposição à interação verbal entre desconhecidos também parece estar refletida na forma como em ambas as regiões os não-passageiros se alimentam. No banco do mezanino foi possível notar principalmente a turma da Corote se alimentando e ingerindo bebida alcoólica e eles se alimentam e bebem em grupo, enquanto conversam e brincam. Já no Wi-Fi, alimentar-se é uma atividade eminentemente individual, à exceção da suposta mãe que lanchou junto com a criança.

E ainda outro contraste de outra natureza, relacionada à interação com os agentes de segurança. Ao mesmo tempo em que vendedores ambulantes que ficam no acesso norte e vendedores de bilhetes que ficam na região do fluxo de passageiros mostram-se bastante atentos aos agentes de segurança, os integrantes da feira do rolo que se reúnem no P4 nos momentos de chuva não se mostram nem um pouco acanhados mesmo com agentes de segurança presentes.

Por fim, uma última contribuição do capítulo para os fins desta dissertação. Até quase o término do passeio as características principais que definem os não-passageiros foram sendo confirmadas: a permanência física regular nas dependências da estação, a estação como núcleo espacial referencial de seu cotidiano e o fato de não fazerem uso do transporte metroviário. No entanto, assim que chegamos à região do Wi-Fi, foi possível notar que a permanência regular que se dá ali é, aparentemente, dos passageiros do metrô que ou farão uso do transporte, ou já fizeram. Nesse caso, observamos que o não-passageiro é uma condição que pode ser assumida até mesmo por passageiros, dado seu comportamento corporal e suas interações não-verbais.

Para os fins desta dissertação, essas impressões ainda não são suficientes. Somente por meio de conversas e entrevistas com não-passageiros e funcionários da estação que será possível descobrir o que é a estação em termos simbólicos para não-passageiros, de modo a verificar se a percepção da estação como um destino faz sentido. Além, é claro de verificar se os usos percebidos por mim sobre os não-passageiros observados são próximos àqueles que eles próprios revelam. É isso que veremos a seguir.

CAPÍTULO 5

Usos vividos

É finalmente chegada a hora de buscar nos dados empíricos evidências da estação Sé como espaço vivido. Este se evidencia, segundo Lefebvre, por meio de imagens e simbolismos — como visto na Introdução — que “habitantes”, “usuários”, “escritores” e “filósofos” adotam para referenciar e descrever o espaço (LEFEBVRE, [1974] 2000, p. 49). Lefebvre ressalta que essas imagens e símbolos não são apenas uma descrição. Se são elaborados por esses tipos humanos tendo por referência um lugar em especial, é possível dizer que essas imagens e símbolos são produto deste lugar e também o produzem. É assim que o espaço vivido operacionaliza o chamado espaço de representações. As representações contidas nestas imagens e símbolos elaborados por esses tipos humanos produzem socialmente o lugar e são produzidos pelos frequentadores por meio deste lugar.

Aqui, as imagens e os símbolos investigados na estação Sé foram, em primeiro lugar, os elaborados pelos não-passageiros. Em segundo lugar, foram contemplados também as imagens e os símbolos elaborados por funcionários da estação: agentes de estação, agentes de segurança, funcionários dos achados e perdidos e da limpeza.

Ciente de que as imagens — isto é, “formas assumidas pelas representações” que são “mediações do imaginário” (FREHSE, 2017, p. 386) — dos funcionários poderiam ter sido contempladas no capítulo sobre a estação Sé concebida, uma vez que a posição que ocupam pode parecer mais próxima daqueles que concebem racional e tecnicamente o espaço, do que daqueles que o frequentam, decidi entrevistá-los a fim de averiguar quais as suas próprias representações sobre os não-passageiros a partir do que observam no dia a dia de seus trabalhos. Mais do que isso, a suspeita era de que *apesar de, em alguma medida, representarem a empresa Metrô, eles não necessariamente partilham das representações de espaço ou mesmo das representações de usos do espaço da empresa.*

Assim, além de passageiros e não-passageiros apresentarem alguma divergência em relação às representações da empresa, os funcionários da estação que têm maior contato com o público também apresentariam representações diferentes daquelas constatadas na estação Sé concebida. E como apreender as

representações que se insinuam nas imagens verbais que tais funcionários tinham dos não-passageiros, durante o período de minha pesquisa de campo?

Para investigar a estação Sé como espaço vivido, não foi possível dispor da mesma técnica empregada na investigação da estação concebida e percebida. Aqui, em razão da necessidade de se apreender imagens, foi necessário que eu, pesquisadora, interagisse verbalmente com os não-passageiros e com os funcionários. Por meio de conversas informais ocorridas durante a observação participante e de entrevistas semiestruturadas realizadas com 4 não-passageiros e com 4 funcionários da limpeza, 3 da segurança, 3 do setor de Achados e Perdidos e 4 agentes da estação responsáveis tanto pelo controle de bloqueios quanto pela Sala de Supervisão Operacional (SSO), as imagens que revelavam usos foram sendo descobertos.

Investigar *in loco* as imagens verbais que os não-passageiros tinham sobre a estação implicou em um desafio metodológico, devido às características do público entrevistado. A maior parte dos não-passageiros com que tive contato não dispunha de meios tecnológicos de contato. Ou seja, diferente de outros tipos de entrevistados – como os funcionários da estação Sé –, cuja condição social permitiu o agendamento das respectivas entrevistas por telefone ou e-mail, e do mesmo modo a confirmação de dia e horário da entrevista, com os não-passageiros o agendamento das entrevistas foi combinado de modo estritamente verbal, dependendo o encontro da memória deles em relação ao local e horário previamente acertados para a entrevista.

Se por um lado isso gerou insegurança para mim – eu sempre me questioneei se eles lembrariam da conversa que tínhamos combinado –, por outro lado reforçou uma das minhas principais premissas sobre eles: sendo ou não a entrevista mantida, eu sempre poderia encontrá-los naquilo que, como vimos, Frehse chama de “núcleo espacial referencial de seu cotidiano”. Afinal, era na região do banco do mezanino que eu os observava passar as manhãs interagindo com outros não-passageiros.

Perguntas bastante amplas davam início às conversas e entrevistas: “O que é isso aqui, para você?” — a fim de buscar as imagens de meus interlocutores sobre o espaço da estação — ou “O que tem aqui? O que você faz aqui?” — para compreender os usos que meus interlocutores faziam do espaço. E com o desenrolar da conversa se tornava inevitável que eles falassem de outros, que, como eles, passavam o dia ali, mas não se consideravam na mesma situação socioeconômica ou não desempenhavam as mesmas atividades ali. Assim, perguntar *que pessoas têm aqui*

e o *que elas fazem*, permitia que o entrevistado estruturasse melhor as suas imagens sobre si e sobre os demais.

Ao mesmo tempo em que as respostas atendiam, em grande medida, o que eu desejava saber, seguindo eu um roteiro de perguntas semiestruturadas, as respostas também complexificavam a maneira como eu poderia sistematizá-las, interpretá-las e dissertar sobre elas aqui. Ao término das entrevistas com todos os tipos de funcionários e com os não-passageiros e depois da subsequente sistematização e análise do material coletado, dispunha de representações de não-passageiros sobre si e sobre outros não-passageiros, além das representações destes sobre o espaço. Dispunha, ainda, das imagens de cada um dos perfis dos funcionários sobre os não-passageiros e, novamente, sobre o espaço. E tudo isso tendo por referência diferentes regiões da estação, conforme apresentadas no capítulo anterior.

Por conta de tantos ângulos que são contemplados, não cabe repetir a narrativa do passeio pela estação feita no capítulo anterior. No entanto, reconheço ser importante ter em mente a divisão por regiões pelo fato de no capítulo anterior ter indicado que há uma relação entre elas e os usos: os que são mais marcantes em uma, não são os mais marcantes de outra, necessariamente. Também por acreditar que o leitor já esteja familiarizado com as regiões e para não o desorientar, mantenho as referências e a divisão das regiões, mas sem deixar de levar em consideração possíveis referências espaciais de cada um dos tipos de funcionários e não-passageiros entrevistados.

Tendo rastreado no primeiro capítulo “a voz” dos que concebem racionalmente a estação e, no segundo, a “minha voz” que percebe corporalmente o espaço, agora aproximo-me das “vozes” de não-passageiros e funcionários da estação Sé vivida. A identificação analítica do espaço vivido se dará, assim, evidenciando essas vozes, mas sem distingui-las em seções, pelo fato de elas estarem em constante diálogo entre elas e em relação ao que foi apresentado até aqui. Há que se ponderar ainda que a estrutura argumentativa adotada aqui é a de um diálogo que estabeleço entre funcionários e dos não-passageiros, evidenciando as imagens que ambos têm do espaço e de não-passageiros. Também estabeleço relações entre as imagens aqui destacadas e os capítulos anteriores, em especial referências sobre a estação percebida, onde identifiquei usos que não-passageiros fizeram do espaço durante o período de minha pesquisa a partir de padrões de interação não verbal.

Em *A Máquina e a Revolta*, Alba Zaluar relata as dificuldades de sua inserção em campo e da construção de relacionamentos com seus interlocutores, no âmbito de sua pesquisa sobre o modo de vida das classes populares urbanas no bairro de Cidade de Deus (ZALUAR, [1985] 2000, p. 9). Em especial, a autora relata como sofreu desconfiança de seus potenciais entrevistados por estes acharem que ela era jornalista e que faria uso das informações para difamar o lugar que pesquisava (ZALUAR, [1985] 2000, p. 14).

O que Zaluar relata é comum em pesquisas que envolvem observação participante e entrevistas, pois elas têm por requisito metodológico fundamental ganhar alguma confiança dos interlocutores desejados. E, durante esse processo, são frequentes as manifestações de desconfiança, principalmente se há, como era o caso da autora — e também o meu —, alguma “distância social” entre pesquisador e pesquisado (BEAUD e WEBER, 2014, p. 132).

Na estação Sé, parte de meus interlocutores acreditava que eu trabalhava para o Metrô de São Paulo, e saí de campo sem ter conseguido convencê-los do contrário. Em especial os integrantes da turma da Corote chegaram a passar por mim em algumas ocasiões me chamando de “gringa” e dizendo que estava ali “só registrando os B.O.s (boletins de ocorrência)”; ou seja, quaisquer fatos e movimentações relativas a conflitos. Tive a oportunidade de conversar informalmente com alguns, mas quase sempre em caráter muito superficial e com relativa desconfiança.

Assim, foi possível entrevistar dois tipos de não-passageiros que ficam no banco do mezanino: os aposentados e moradores de albergues (ou albergados). Eles correspondiam, respectivamente, a integrantes da turma do Jaime e a integrantes de outra turma de homens que, apesar de notados por mim através da observação direta, não havia como nomear propriamente. Afinal, não me tinha sido possível identificar, por meio de suas interações não verbais, uma característica fenomênica que lhes fosse comum. Anteriormente, tinha-os chamado de *coringas* com base na impressão de que eles conseguiam se mesclar entre as turmas que pude identificar.

Conversas informais predominaram entre os não-passageiros dos bloqueios e do Wi-Fi e eu, uma vez que, diferente dos não-passageiros “do” banco, eles não se mostraram tão abertos à interação verbal, não aparentando ter interesse em quebrar

a condição de anônimos em que se encontram e nem sempre dispondo de tempo para desenvolver uma conversa mais prolongada.

Se há, ao menos, uma unanimidade entre os não-passageiros albergados e aposentados com quem interagi verbalmente em diversas conversas informais e em 4 entrevistas é que eles assumem “aqui” como um lugar relacionado ao *uso de um meio de transporte*. Disse o não-passageiro aposentado Jaime*, 21/02/2019 que “aqui” é “lugar de chegar e sair, só” (Entrevista com Jaime*, 21/02/2019), resposta semelhante à do albergado Pedro*, que afirmou em 26/12/2018, que estávamos no “ponto de saída para o trabalho” (Entrevista com Pedro*, 26/12/2018). Os albergados Gerson* e Benedito* não poderiam ser mais objetivos: “aqui” “é uma estação” (Entrevista com Gerson*, 21/02/2019) e “é o metrô” (Entrevista com Benedito*, 24/01/2019), disseram respectivamente. Nota-se na fala Pedro* a relação do *uso do transporte para o deslocamento até o trabalho* (e nada mais) e a exclusividade de usos na fala de Jaime, indicando que chegar e sair é a única coisa que acontece “aqui”.

Há que se observar que ao mesmo tempo em que deram essa resposta ao longo das entrevistas, eles não se restringem a esses usos. Quando perguntei à Pedro* “O que é aqui *para você?*” ele disse que é “um espaço de lazer”, “onde observo situações engraçadas”, “onde venho encontrar e conversar com amigos e conhecidos” além de ser “um local interessante para ser visto”. Gerson* disse em 21/02/2019 que vinha à Sé para “tomar uma cachacinha, ficar sossegado, ficar proseando” (Entrevista com Gerson*, 21/02/2019). E Jaime* disse que “aqui é um lugar para se distrair”:

Quem quiser se distrair, vem aqui. Se distrai. Tem qualquer coisa aí, conversa, só olhar o pessoal e se distrai. Distraio muito! (Entrevista com Jaime*, não-passageiro, 08/01/2019 às 12h03).

Por meio dessas respostas já se anunciam alguns usos não relacionados ao transporte metroviário que interessam aqui. A fala de Jaime* sinaliza que *se distrair é a finalidade* e outras atividades como “olhar o pessoal”, como também o faz Benedito* quando diz que vai à estação Sé para ver “a banda passar” *são os usos por meio dos quais se atinge a finalidade de se distrair*. Mas se distrair do quê, propriamente?

Em entrevistas com os albergados Benedito*, Gerson* e Pedro* e com o aposentado Jaime*, além de em conversas informais com João* e Arthur* a distração que encontravam na estação Sé em 2018 e 2019 seria uma forma de emprego do tempo, de ocupar o dia. Enquanto os aposentados têm tempo livre por não terem mais vínculos de trabalho e não exercerem atividades remuneradas, os albergados têm tempo livre por não conseguirem encontrar emprego e não terem um lugar para passar o dia, uma vez que não podem permanecer em seus respectivos albergues entre 7h e 17h³⁶. E, apesar de o tempo livre ser motivado por diferentes circunstâncias entre albergados e aposentados, ambos indicam estar ali para encontrar conhecidos ou pessoas com quem conversar.

Três entrevistados albergados chegavam à estação Sé de ônibus, desembarcando na Praça da Sé ou Praça João Mendes e arredores e todos indicaram ter uma rotina própria envolvendo a permanência na estação. O albergue de Benedito* ficava na Barra Funda e, quando ele chegava aos arredores da estação, ia primeiro à Rua Barão de Paranapiacaba procurar emprego; depois se dirigia à estação:

É pegar esse jornal aqui e ficar lendo. E vendo a banda passar, né? Ver o povo passar... E daqui a pouco... Igual, hoje não deu tempo de eu ir lá na [Rua] Barão [de Paranapiacaba] ver se eu arrumava alguma coisa [para trabalhar] [...], mas... normalmente não consegue. Pessoal com mais de 60 anos, né... (Entrevista com Benedito, não-passageiro, em 24/01/2019 às 9h31).*

Pedro*, cujo albergue ficava na Mooca, também tinha uma rotina que, ao que ele indica, é muito difícil de se alterar:

Primeiro eu passo aqui na parte de baixo desse metrô para encontrar os amigos. Para a gente botar os assuntos em dia e depois, quando é dia de buscar remédio, eu vou para o CAPS, que é o que eu vou fazer hoje logo mais depois dessa entrevista [...] Se acontece um dia de eu não ir nesses lugares [...] é uma raridade (Entrevista com Pedro, não-passageiro, 28/12/2019 às 8h31).*

Parece ser distração semelhante que também busca João*, quando indica ter gostado de conversar comigo. Reproduzo diretamente de meu caderno de campo a breve conversa que tive com ele:

³⁶ Durante o período da pesquisa, os horários precisos variavam de albergue para albergue, mas a regra geral implica em passar ao menos 10 a 12 horas fora do albergue

Ele me conta que todos os dias toma café da manhã e almoça no Bom Prato³⁷, onde a refeição custa R\$ 1,00. Ele me diz que mora na Rua da Consolação, perto da Praça Roosevelt, e que chega à estação caminhando como uma forma de se exercitar. Toma café às 7h e até que chegue a hora do almoço ele “dá uma volta” pelo centro, caminhando por quase 1 hora. Ele diz que vem ler jornal na estação depois de pegar gratuitamente as edições no Vale do Anhangabaú, pois nela “ninguém mexe com você”. Assim que ele chega na Sé, inicia a leitura dos jornais. Ao término de nossa conversa, ele me diz que a conversa está agradável e que é difícil encontrar pessoas para conversar, pois “o povo é muito desconfiado” (Caderno de campo, 17/01/2018 às 10h26).

Apesar de João*, Pedro* e Benedito* terem rotinas diferentes, parecia ser em torno da permanência na estação que as demais atividades do dia a dia deles se organizavam e, também, variavam. De um certo modo, isso parece ir de encontro com *a percepção da estação como um destino* não por ser o local de desembarque de passageiros do metrô, mas por ser o local onde esses não-passageiros vão para encontrar conhecidos, para ler jornal ou simplesmente observar o movimento era elemento constante em meio às demais atividades que realizavam.

Até aqui, os aposentados e albergados entrevistados, por motivos diferentes, compartilham imagens específicas sobre usos bastante semelhantes da estação, como a leitura de jornais, a conversa com conhecidos e a observação do movimento e de outras pessoas como formas de passatempo e entretenimento. Parece ser possível identificar essas atividades com os *usos do banco da estação como local privilegiado da interação e relação de amizade* e com os *usos como lugar de passagem para encontrar pessoas conhecidas ou desconhecidas* que haviam sido identificados já na análise do espaço percebido. No entanto, há que se ter em mente que o que os entrevistados dizem que fazem na estação, não significa, necessariamente, que de fato o fazem. A aproximação identificação dessas atividades que eles dizem fazer com usos previamente identificados no espaço concebido é, justamente possível por se tratar de outra de uma percepção a qual se chega por meio de duas técnicas diferentes de investigação: a observação direta em um momento e as entrevistas.

Quando, no capítulo sobre usos concebidos da estação Sé, assumi que uma praça pública não se caracteriza apenas pela materialidade física, mas também pelos

³⁷ O restaurante Bom Prato é um serviço de segurança alimentar do Governo do Estado de São Paulo que oferece refeições tanto no café da manhã quanto no almoço por R\$ 1,00. Informação disponível em <http://www.desenvolvimentosocial.sp.gov.br/portal.php/bomprato> acesso 05.11.19

usos que são feitos dessa materialidade — reforçando o caráter socialmente produzido do espaço —, identifiquei como *usos de praça* — em geral — atividades como o encontro, o lazer e a circulação. O que os albergados e os aposentados que entrevistei parecem relatar sobre suas atividades na estação parece bastante próximo aos usos de praça indicados anteriormente.

Não posso deixar de reconhecer, no entanto, que esses usos de praça, podem, em alguma medida, estar associados justamente ao que na verdade seriam, mais uma vez, *representações de usos* de uma praça. Isso indica que, novamente, outros tantos usos podem se dar em uma espacialidade reconhecida como tal. É nesse sentido que, havendo efetivamente uma praça logo acima da estação pergunta-se por que esses albergados e aposentados acabam por ficar no banco do mezanino da estação Sé e não na Praça da Sé, por exemplo.

Pela fala de Benedito*, ao mesmo tempo em que Praça da Sé está extremamente próxima da estação, parece extremamente distante de ser uma opção de permanência: “São Paulo você não tem onde ir, como tem no Rio de Janeiro, por exemplo, que você vai para a praia. Aqui você vai onde? Parque do Ibirapuera ver aquela *chafarizada*?” (Entrevista em 24/01/2019 às 9h31 com Benedito*, não-passageiro). Benedito ainda reclama que “pra mim aquilo não é praça”. Apesar de ter “jardim, fonte, tem gente”, a Praça da Sé “é um troço mal engenhado” porque “um banco de praça tem encosto, para encostar” e lá não tem banco com encosto.

Além de parecer ser uma “falta de alternativa” permanecer na estação Sé, a Praça, por sua vez, não parece alternativa tão boa quanto a estação. Diz o albergado Gerson* que “essas [pessoas] que ficam aqui embaixo [na estação] é que não querem subir lá em cima por causa desse *vuco-vuco*” (Entrevista com Gerson*, 21/02/2019 às 8h45). Ele indicou que na Praça da Sé haveria “muita gente à toa”, “pessoal brigando ali, caindo no chão, um derrubando o outro, batendo na boca do outro... e a polícia olhando”. Para Gerson*, na Praça da Sé “o pessoal é tudo diabólico” porque “só faz aquilo que o diabo gosta”, porque todos bebem e “depois da bebida não sabe o que fazem”. Em suma, na Praça não se pode “ficar em paz”, como ele dia que consegue ficar na estação. Lá, há sempre receio de que alguém “mexa com você”.

Gerson* ainda disse que, para ele, as pessoas que ficam na Praça “são considerados bichos, não é considerado ser humano”, até por conta das brigas violentas que, segundo ele, ocorrem. Por outro lado, ele reflete sobre como se sente na estação, diferenciando de como se sente em relação à Praça: “Você não vê que

nós estamos sossegados? Proseando aqui? Lá em cima não dá...” (Entrevista com Gerson*, 21/02/2019 às 8h45).

O que o não-passageiro Gerson* parece relatar é que, para ele, a permanência na Praça da Sé vem acompanhada de grande sensação de insegurança, diferente da sensação que ele tem na estação. Essa percepção é também partilhada por diversos funcionários, tendo sido relatada como “uma área de risco” por Felipe* (Entrevista em 01/02/2019), funcionário dos Achados e Perdidos, um “lugar perigoso”, porque tem “roubo, facada, pedrada, tiro”, segundo Benedito*. Descreveu Edson* (Entrevista em 11/02/2019), funcionário da limpeza:

Quem tá aqui dentro é ruim e não é. Aqui dentro é menos perigoso que lá fora. Lá fora, tudo lá fora é perigoso. [...] Perigoso aqui é roubo, é tudo! É esses maloqueiro aí roubando o outro, dando facada em outro, nós sempre presencia, nós vê tudo aqui e lá. Sempre nós tamo vendo alguma coisa, sempre nós vê (Entrevista com Edson*, Limpeza, 11/02/19 às 10h30).

Aline* (Entrevista em 12/02/2019), funcionária da operação, reforça essa percepção dizendo que é “inseguro” ir lá fora e que apesar de ter “medo”, ela entende que “a gente tem que fazer nossas coisas e enfrentar [o perigo]”.

Essas representações da Praça como um lugar inseguro devido aos usos que nela ocorrem identificados por não-passageiros e por funcionários podem suscitar a ideia de que as representações sobre a Praça da Sé e a estação Sé são absolutamente opostas. É o que expressa claramente o não-passageiro Benedito* dizendo que a Praça é “um lugar separado do Metrô, não tem nada a ver com o Metrô” o funcionário Edson ao dizer que a Praça é “outro mundo” e a funcionária da limpeza Rita* que diz que “lá fora não tem nada a ver com aqui” (Entrevista com Rita* 11/02/19 às 11h).

Apesar disso, a percepção de alguns entrevistados é que a estação e a Praça não são tão opostas assim e, o que aconteceria em uma, também aconteceria na outra. Para Pedro*, que disse que a estação Sé é seu lugar de lazer, há, entre a estação e a Praça uma “inter-relação”. Para ele “a estação é sequência da Praça da Sé e a Praça da Sé é sequência da estação”, uma vez que “as pessoas que frequentam a Praça da Sé, também passam aqui”. Ao sentar e conversar, “o que [elas] fazem na Praça da Sé, faz também aqui embaixo”. Jaime*, de modo semelhante disse que “é tudo a mesma coisa”, que “não tem diferença” que nos dois lugares têm “só gente passando” e “gente que não trabalha, que não quer trabalhar” e que “fica aí”. Ele acrescenta que por vezes ele mesmo vai à Praça para tomar um pouco de sol.

A única relação entre Praça e estação relatada em entrevista por Gerson é o tráfico de drogas que vai “de lá de fora para aqui dentro, daqui de dentro para lá fora”. Ao dizer a ele que eu nunca havia notado semelhante movimentação, ele responde “você acha que o tráfico que vem para a Praça da Sé vem por onde? Vem de metrô!”.

Apesar de funcionários terem indicado que há uma forte distinção entre Praça da Sé e estação que mostra-se relacionada ao que parecem referenciar como insegurança, dados os usos da Praça que podem ser associados ao envolvimento de atos violentos, parece haver um outro lado da segurança que a estação insinua oferecer quando comparada à Praça. Não estaria somente relacionada à segurança física de funcionários, passageiros e não-passageiros; seria uma segurança que compreende a ideia de *a estação ser usada como forma de acolhida* e que só é encontrada nas falas dos funcionários da estação.

Reconhecendo que a estação, principalmente a área livre do mezanino, é frequentada por “moradores da Praça”, entendem que o que eles buscam na estação é, em muitas ocasiões, uma acolhida. No guichê dos Achados e Perdidos, os funcionários entrevistados indicam já conhecer alguns moradores da praça que “perdem” mochilas e documentos. A funcionária Neiva* (Entrevista em 01/02/2019) conta que os moradores da praça não necessariamente esquecem seus pertences na estação, mas que ocorre de serem roubados por outras pessoas morando e frequentado a Praça:

Neiva*: Não é nem que esquece... Eu acredito que eles estão dormindo, aí vem outro e pega deles. Não é esquecimento. Eles mesmo são roubados. Além de tudo, o pouco que eles têm, eles são roubados.

C: Mas como é que isso vem parar aqui nos achados e perdidos?

Neiva*: Porque... vamos supor. O cara furtou a mochila dele, claro que vai pegar o que ele quer e joga os documentos. Às vezes o próprio vem trazer, porque você não vai ficar ali é... “ó, eu achei ali”, “Aonde?” A gente só recebe documentos no Metrô... Não é para receber da rua. “Não, tava aqui na escada rolante”, “Não, tava na lixeira”, então a gente recebe, né? E depois tem alguns que a gente já conhece de olhar o RG, você sabe que ele vai vir buscar, né? (Entrevista com Neiva*, Achados e Perdidos, 01/02/19, às 10h10).

E como a noção de acolhida se evidencia em casos como estes? Neiva* conta que nesses atendimentos de moradores de rua que procuram documentos, por vezes, o que eles mais buscam não é nem o documento, porque “sabem que não vão achar”, mas buscam atenção, buscam ser ouvidos:

[...] tem muitos moradores de rua que vem, que ele não quer só um bom dia. Ele fala o documento dele, ele até sabe que ele não vai achar o documento. Ele quer receber um bom dia, ele quer contar a história dele, ele quer receber uma energia boa de você. Então quando eu tenho disponibilidade, que ali isso não para... Eu não me importo não. Se você conseguir falar uma coisinha a mais, já ganhou. E ele quer falar mais. Eu deixo, eu deixo... Fala, né? O que ele precisava naquele momento é isso. É do seu bom dia, do seu sorriso. Tem um que fala "Bom diiiiia!" E eu não sei onde ele... de vez em quando ele aparece, ele é muito lindo, "Feliz final de semana para a senhora" ele fala e eu sempre digo "Para o senhor também!" Olha que lindo! Ele não tem nada fisicamente para te dar, material, mas olha que coisa linda [...]. Eu falo isso: eles não querem só procurar um documento. Eles querem uma palavra amiga. Eles querem desabafar, contar uma história... é que às vezes não dá mesmo (Entrevista com Neiva*, Achados e Perdidos, 01/02/19 às 10h10).

É uma percepção semelhante que identifica a segurança Michele* (Entrevista em 14/02/2019) que diz que "muitas pessoas que permanecem na estação são pessoas que não têm outra opção [...] só têm aqui mesmo". A funcionária da operação Aline* também partilha da percepção de Michele* e de Neiva*: "eu acho que as pessoas entram pela questão da segurança. Eu acho que elas sentem que é o local que elas se sentem abrigadas, eu tenho essa percepção" (Entrevista com Aline*, Operação, 12/02/19 às 9h30).

Nas entrevistas com funcionários e não-passageiros também é possível destacar *usos da estação como forma de abrigo de condições climáticas*. É o que alguns entrevistados como a funcionária da operação Aline* e o não-passageiro Gerson* indicam ocorrer principalmente no P4. Novamente, essa é uma percepção predominante entre os funcionários. Segundo eles, a feira do rolo que costuma ocorrer na Praça da Sé passa a ocorrer no P4 quando começa a chover:

Aí quando chove, eu nunca fui lá não [no corredor de acesso do Poupatempo, no P4]. Mas os colegas da segurança falam que fica muita gente ali dentro porque não querem ficar na chuva, né? Aí tem um lugar para se abrigar. Aí quando não fica lá, ficam nos bancos perto do jardim. Nossa, aí fica cheio de gente. E fora a chuva fica gente também, mas é menos do que em dia de chuva (Entrevista com Aline, Operação, 12/02/2019 às 9h30).

Quando chove, o aumento da atividade comercial na estação também se dá nos acessos da estação. Principalmente no acesso norte, em que parte das escadas fixas e rolantes ficam parcialmente cobertas, o funcionário do Departamento do Achados e Perdidos relata sobre essas ocorrências:

Tem bastante comércio principalmente na beira das escadas. Quando chove, é incrível. Você não tá vendo ninguém ali. Se começar a chover, você não conta até vinte já tem quatro vendedores de guarda chuvas lá em cima. É por

R\$ 10, por R\$ 5, etc. (Entrevista com Felipe*, Achados e Perdidos, 01/02/19 às 11h20).

Não é apenas por meio da feira do rolo e da venda de guarda-chuvas nos acessos que se expressam usos comerciais da estação afora aqueles organizados institucionalmente. Pelas regras de interação não verbal identificadas na estação percebida, na região dos bloqueios e também dos acessos há usos para troca e entrega de mercadorias. Pessoas que “comercializam pela internet combinam de se encontrar no metrô para fazer [essas] trocas” (Entrevista com Alberto*, Operação, 12/02/19 às 12h20). Apesar de funcionários dos Achados e Perdidos, da Operação e da Segurança identificarem que ocorrem trocas na proximidade dos bloqueios, não conseguem decifrar exatamente como se dão essas operações. Cogitam, por vezes, serem entregas de itens comprados em sites como “Mercado Livre” e “OLX”, mas suspeitam que não se restringem a isso. É conversando com Sara* que se tornou possível compreender ainda outras modalidades de trocas.

No dia 22 de fevereiro de 2018 observei Sara* chegar à região dos bloqueios carregando duas sacolas grandes, como se nelas coubessem, em cada uma, edredons de solteiro. Ela cumprimentou uma mulher que estava com duas crianças, uma de colo e outra pequena. Sara* começou a pegar alguns objetos que parecem ser parte da decoração de uma festa infantil e as entregou para a mulher com as crianças no colo. Assim que a entrega dos objetos se encerrou, Sara* permaneceu na região, apoiando seus pertences no Balcão de Informações que estava sem informante. Aproveitei, então, para abordá-la em conversa informal a partir do fato de que não havia atendentes para esclarecer as demandas de informações e que, por esse motivo, estavam me confundindo com funcionária do Metrô. Perguntei a ela o que ela estava fazendo ali, depois de ter entregado algo a alguém. Ela me falou que foi fazer uma entrega de “um grupo de trocas do zap”. E eu perguntei o que seria isso e como funcionava esse “grupo”. Ela explicou:

São grupos de *WhatsApp*, diversos grupos, em que pessoas entram para realizar trocas de mercadorias - podem ser coisas que são feitas pela própria pessoa, podem ser objetos, roupas, peças e coisas que não as interessam mais e, ao invés de as descartar, buscam usar como “moeda de troca” por qualquer outro tipo de mercadoria (Caderno de campo, 22/02/18 às 10h40).

Pelo que ela me explicou, não havia uma regra estabelecida sobre os itens de troca, mas ficava claro que são itens, materiais, e não serviços, imateriais. “Posso trocar meias por um abajour, não preciso trocar meias por meias”, ela me contou em

nossa breve conversa informal. Segundo Sara*, esses grupos normalmente estão orientados justamente por estações de Metrô: "Trocas na Luz", ela me mostrou o nome de um grupo de *WhatsApp* do qual fazia parte. E da mesma maneira, mostrou outros grupos com nomes de outras estações.

Outros nomes de grupos de natureza semelhante incluíam nomes como "desapego", "venda", "decoração de festa", "infantil". O grupo "decoração de festa" era para trocar e reutilizar decorações de festas de crianças. Sara* me contou que este era um dos grupos mais ativos dos quais ela fazia parte. Ela me falou também que esses grupos de *WhatsApp* costumavam ter um grupo correspondente no *Facebook*, onde o grupo do *WhatsApp* era divulgado e onde eram divulgadas algumas regras de participação. Ela comentou que havia muitas brigas nesses grupos, por exemplo, por solicitação de reserva de mercadoria cuja troca acabava não se efetivando.

Depois de ter feito a entrega que presenciei, ela ficou esperando uma moça que a vendeu 5 sapatilhas infantis da marca "Melissa" já usadas por R\$ 50,00. Ela achou que valia a pena para a filha dela e estava esperando a pessoa que faria a venda. Após ter recebido a mercadoria, ela se mostrou descontente, indicando que na foto parecia que as sapatilhas haviam sido menos usadas. A impressão que ela tinha era de que a pessoa que vendeu as sapatilhas certamente continuou usando e desgastando o produto até o momento de ser levado para a troca.

Pelo que relata Sara*, um motivo fundamental de a troca se dar nas estações de metrô é o fato de poder combinar o encontro em uma estação que é no "meio do caminho" para que nenhuma das partes ter ônus no deslocamento. No entanto, o que funcionários da estação entendem ser primordial nessa prática é o fato de o Metrô de São Paulo ser um lugar público seguro para a realização dessas trocas:

O que a gente observa nas estações hoje, no comportamento do usuário, depois que se criou a internet, o usuário tá cada vez mais conectado à internet. Então o usuário faz muito hoje o que a gente chama de escambo. Que são trocas. Eu tenho uma coisa que eu não uso mais, eu anuncio na internet e eu troco com alguém que tem alguma coisa que não usa mais. Ou até eu anuncio para vender para alguém um pouco mais barato. Um produto usado... Um sapato, uma calça, uma joia. E o usuário observou que no metrô, nas maiores estações, existem muitos pontos vazios, espaços ociosos que ele poderia se aproveitar para fazer essas trocas e que tem segurança, ou seja, ele vem aqui na Sé, vê o mezanino de cima, é enorme, ali a gente tem segurança contra sol, contra chuva, contra o calor, contra furto porque tem segurança circulando, então... Ele não tem a segurança de marcar uma troca

na sua residência, porque ele corre o risco de levar para a casa dele alguém que é indesejável (Entrevista com Jorge*, Segurança, 14/02/2019 ao 12h).

Longe da grande movimentação de comerciantes ambulantes dos acessos, da região dos bloqueios, da feira do rolo que acontece no P4 quando chove, e mesmo das pessoas do banco, ficam não-passageiros na região do Wi-Fi. Tendo identificado que um dos usos desta região é como *lugar de descanso*, a não-passageira Flávia* em conversa informal disse que é “um lugar tranquilo”, onde “se sente segura” e “confortável”. Ela estava a caminho de uma consulta médica nos arredores da Praça da Sé e estava adiantada:

[...] sentei aqui, ia dar uma olhada no face[book], faz 3 dias que não olho, final de semana, tô em casa arrumando um monte de coisa, não dá tempo de olhar, ó quanta notificação. Aí paro aqui pra dar uma olhada, tem o Wi-Fi, mas eu tenho Wi-Fi na minha casa também, é que lá não tenho tempo (Caderno de campo, 15/01/18 às 9h30).

Robson* (Caderno de campo, 15/01/2018, 9h30), também tem costume de ficar na região do Wi-Fi, encontra um lugar para carregar a bateria de seu celular e responder mensagens enquanto isso. Por outro lado, Paulo* (Caderno de campo, 03/01/2018, 9h35), que também encontrei na região do Wi-Fi usando o celular, me contou que apesar de ter internet no telefone, prefere usar a internet gratuita da estação para baixar vídeos de aulas para concursos públicos. Enquanto os vídeos são baixados, ele já começava a assistir. Rodrigo* (Caderno de campo, 22/01/2018, 9h20), por sua vez, não porta um celular, mas sim um computador móvel onde edita fotos. Ele me contou que é fotojornalista e cobre eventos do centro. Por esse motivo, prefere ficar na estação Sé com acesso gratuito à internet e fácil acesso ao metrô para se deslocar em caso de alguma ocorrência que tenha que cobrir. *Os usos de Robson*, Paulo* e Rodrigo* estão, respectivamente, associados a comunicação por meio de mensagens, a educação e a estação como extensão do lugar de trabalho.*

Outros usos que haviam sido identificados na análise do espaço percebido, como o consumo de bebida alcoólica, mendicância a venda de bilhetes mais baratos que o valor oficial de venda do Metrô de São Paulo, também foram identificados nas falas de não-passageiros e funcionários.

Em entrevista com Joaquim*, funcionário do setor de Achados e Perdidos ele diz achar “que [as pessoas da Praça vêm para a estação] também para pedir, né? Pedir dinheiro para as pessoas que estão passando, tentar vender alguma coisa...” (Entrevista com Joaquim*, Achados e Perdidos, 01/02/19).

Por fim, em entrevista com o segurança Rafael* ele faz um grande resumo dos perfis de não-passageiros da estação:

Aí depende. Tem o usuário do dia-a-dia, tem andarilho que às vezes senta ali para tomar sua bebida, muitas vezes aguardente, pinga mesmo. Tem aqueles que ficam ali esperando a gente sair dali para pedir dinheiro, então... Tem o turista que vem só para conhecer e acaba ficando ali e o legal dele é ver os outros passando, principalmente quem vem do interior, onde tem pouca gente... Eles falam “Tô só aqui olhando o povo, o movimento”. E às vezes pessoas aposentadas que se sentem sozinhas e aí vem para o metrô para ver o povo passar (Entrevista com Jorge*, Segurança, 14/02/19).

Os funcionários Joaquim* e Rafael* parecem, por meio de suas falas, identificar perfis de não-passageiros que, ao longo do passeio pela estação Sé percebida, isto é, no capítulo anterior, também identificamos: pedintes e moradores da Praça da Sé e arredores que visitam a estação e passam parte de seus dias nela.

Mais uma vez, seria possível assim indicar a estação como um destino que não aquele do desembarque de passageiros. Ela é, afinal, um destino dos aposentados, dos albergados e também de moradores da Praça da Sé. No entanto, mais que um destino, é possível identificar na estação Sé não só usos que poderiam ser característicos de praça, mas usos que são característicos, especificamente da Praça da Sé.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As praças sob a Praça da Sé

Quais usos concebidos, percebidos e vividos, afinal, puderam ser identificados na estação Sé do Metrô de São Paulo?

Na Introdução, levantei a hipótese empírica de que a estação Sé era usada, principalmente por não-passageiros, como uma praça pública. Tendo assumido anteriormente que entre usos de uma praça estão o encontro, o lazer e a circulação, ao longo desta dissertação foram vários os momentos em que os usos da estação se aproximaram dos usos de uma praça.

Em especial, é possível destacar, em primeiro lugar, as aproximações identificadas no âmbito da estação Sé concebida. Apesar de a estação não ter sido concebida arquitetonicamente no pré-projeto e no projeto como praça, a parte do banco de concreto e a área ajardinada na área livre do mezanino acabam por assumir características da materialidade física de uma praça. Mais do que isso, o partido arquitetônico “dorsal” adotado por MacFadden e José Paulo de Bem privilegiou, justamente, a interligação entre Praça da Sé e a estação Sé, e a estação como extensão da Praça da Sé. Assim, não são somente as aberturas para a praça que podem ser identificadas como a maneira pela qual estação e praça se relacionam, mas também a própria infraestrutura do banco e jardim.

Ainda sobre a estação concebida, se é por meio da arquitetura que primeiro se insinua, historicamente, as primeiras relações entre Praça e estação, o mesmo não se pode dizer das *representações de usos do espaço concebido*. Conforme análise de documentos e materiais referentes à segurança operacional do Metrô, os usos de praça da estação, como o encontro e o lazer, não foram identificados como desejados, permitidos ou incentivados. Também não foram, de modo explícito, considerados proibidos. No entanto, o esforço que parece ter sido empregado no projeto e na construção da estação para que ela dispusesse do diferencial de ser uma integração e uma extensão com o exterior não parece ter recebido o mesmo esforço nas regulamentações de usos como as presentes no RTTS. Ou seja, mesmo que o espaço da estação tenha sido concebido também como interligação e extensão da Praça da Sé, as representações de uso do espaço concebido, isto é, os usos concebidos não

vislumbram usos da Praça, limitando-se aos usos direta ou indiretamente relacionados à circulação de passageiros.

Por outro lado, ao mesmo tempo em que os usos culturais e comerciais podem, a princípio, não indicar relação com os usos de praça, acredito que por meio deles é possível identificar os alguns sinais de usos da estação não diretamente relacionados com aqueles ligados à circulação de passageiros. De modo indireto, como mencionado no primeiro capítulo, foi possível identificar que um dos motivos que impulsionou os usos culturais da estação foi justamente a tentativa de “humanizá-las” para amenizar ou evitar possíveis efeitos negativos e agravantes de falhas na circulação dos trens e funcionamento do sistema metroviário em geral.

A promoção desses outros usos da estação ocorreu de modo paulatino. Se em seu primeiro ano, 1986, o programa “Linha da Cultura” passou a oficialmente realizar atividades culturais temporárias, no início dos anos 2000 a estação Sé passou a ser explorada comercialmente e, em 2007, de modo mais intenso por anúncios publicitários. Em 2014 o serviço gratuito de Wi-Fi foi iniciado na estação Sé e posteriormente expandido para demais estações do sistema metroviário paulistano, conferindo ainda outras possibilidades de usos da estação.

A princípio e considerando as análises feitas aqui, talvez os usos culturais, comerciais e até os do Wi-Fi não sejam aqueles que imediatamente parecem se relacionar com aqueles de uma praça. No entanto, da parte dos usos culturais, se levarmos em consideração que, a partir dos anos 1960, “as obras ganha[ra]m os espaços públicos, ruas, praças, calçadas” (HATANAKA, 2009, p. 22) devido à mudança de materiais utilizados na confecção de esculturas, e à tendência de se tirar obras de arte das galerias (HATANAKA, 2009, p. 19). Assim, mais um possível ponto de contato entre estação e praça pode ser estabelecido. Ainda mais se retomarmos a própria Praça da Sé, que em 1978 foi inaugurada como “nova” dispondo de obras de arte.

Com relação à oferta de Wi-Fi gratuito, a relação com usos de praça poderia ser pensada a partir da presença do serviço “WiFi Livre SP” também lançado em 2014 (WIFILIVRESP, 2019), que oferece conexão gratuita à internet em lugares públicos do município de São Paulo. Novamente, a Praça da Sé, dentre outras praças do centro da cidade de São Paulo é um dos lugares públicos contemplados pelo serviço. No entanto, mais do que pelo serviço ofertado, os usos de praça no Wi-Fi parecem mais evidenciados na análise do espaço percebido e vivido por ter identificado que na

região existem, concomitante ao serviço, usos para o lazer, o descanso e o encontro, por exemplo.

O intuito aqui não é o de tentar “encaixar” todos os usos encontrados como se fossem passíveis de serem associados a usos de praça pública, mas na medida do possível existem diálogos que podem ser estabelecidos entre os usos considerados de praça e os usos identificados ao longo desta dissertação.

No que diz respeito à estação vivida, o que ela parece revelar de mais importante é que os usos de praça pública que se dão na estação Sé vão além do encontro, do lazer e da circulação. E vão além da estação concebida como extensão e interligação com a Praça da Sé. Ao menos durante o período de minha pesquisa, a estação Sé parecia também contar com usos vividos *na Praça da Sé*, especificamente. Ao mesmo tempo em que esse fato parece ser um dos principais motivos para que os albergados e os aposentados indicassem, em conversas e entrevistas comigo, preferir permanecer fisicamente com regularidade na estação, a Praça da Sé vivida adentrava a estação Sé em fragmentos: um ou outro vendedor ambulante, um ou outro morador de rua, um grupo de homens dividindo uma garrafa de cachaça ou pedindo trocados ou mesmo parcela da feira do rolo que ocupa a região do banco do P4 quando chove.

Mas como afirmar que esses usos se davam na Praça da Sé? Estudando “O ‘uso do espaço’ lefebvriano nos lugares públicos do centro da cidade de São Paulo contemporânea, Frehse (2008) descreveu parte substancial dos “tipos urbanos” que encontrou na Praça da Sé em 2007. Além dos que “apenas circulavam pela praça”, a autora identificou tipos humanos “a serviço do Estado[,] que ali realizavam atividades ligadas à manutenção das funções do logradouro como lugar de passagem e de estada momentânea”, como policiais e garis. Além deles, “a Praça da Sé de 2007 contava também com usos outros, bem mais distantes dos padrões comuns em particular nos lugares públicos centrais das metrópoles europeias e norte-americanas” (FREHSE, [2008] 2017, p. 65) de então. A autora relata os “usos outros”:

Eram técnicas corporais e padrões de interação social derivados de um comportamento corporal bem definido: a permanência física regular na praça, individualmente ou em ajuntamentos, durante tardes inteiras, quando não também de manhã e de noite. Na escadaria da catedral e no seu entorno, especialmente na frente das muretas que ladeiam a Praça, eternizou-se em meu caderno de campo a venda clandestina de café, de sorvete, de laranja, de canjica; ademais, *a permuta ou venda, também de modo clandestino, de roupas, sapatos, perfumes, telefones celulares e demais objetos* – alguns

roubados -, em uma *feira informal popularmente chamada de feira do rolo*. Enfim, *pediam-se esmolos*, e prostitutas agenciavam ‘programas’ com clientes. Em meio a essas atividades todas, *homens dormiam, sentados ou deitados, mais ou menos bêbados*, na escadaria ou no chão do logradouro, enquanto outros permaneciam, *olhar atento ao burburinho humano do entorno*, durante horas sentados ali. Muitos eram homens, pouquíssimas as mulheres. Vários se autodenominavam ‘moradores de rua’ ou moradores de albergues para sem-teto. Muitos *desempregados*. No retângulo da Praça, mais ou menos perto do Marco Zero, entrava em cena outro uso: a pregação de mensagens pentecostais ao público de pedestres, proferidas a partir do interior de dois quadrados de giz desenhados no chão. Já na área mais arborizada do logradouro, bem perto da Base Comunitária da Polícia, homens em torno de uma mesinha improvisada jogavam cartas e mulheres vestidas como ‘ciganas’ liam as mãos de pedestres, enquanto, mais perto da boca do metrô, plaqueiros anunciavam ‘Compra-se Ouro’ e outros *vendiam clandestinamente bilhetes de metrô* em mesinhas improvisadas. Enfim, contando com autorizações da Prefeitura, homens engraxavam sapatos em cadeira equipadas para tanto, enquanto outros vendiam jornais e revistas nas duas bancas de jornal que ali se encontravam (FREHSE, [2008b] 2017, pp. 67-68; grifos meus).

Os trechos grifados indicam os usos que ao longo dos capítulos desta dissertação identifiquei justamente na estação Sé. Decifrar esses usos da estação remetendo-os a usos de praça que são próprios da Praça da Sé, também é decifrar a maneira como se expressa empiricamente, por meio desses usos, a diversidade de usuários que lhe é característica, quer essa diversidade envolva passageiros ou não-passageiros.

A sintética recapitulação da investigação realizada aqui evidencia que são muitas as praças sob a Praça da Sé, ainda que todas sejam e estejam em uma estação de Metrô. Aquela que é a maior estação no volume de passageiros do sistema metroviário paulistano é, também, a praça do lazer de Pedro*, a praça do encontro da turma do Jaime* e da turma da Corote. É a praça da “permanência física momentânea e de encontro social também momentâneo” (FREHSE, 2011, p. 44) entre passageiros e não-passageiros. É a praça para o descanso de desabrigados, a que desce ao P4 quando a chuva leva para dentro os participantes da feira do rolo. É a praça onde, diferente da Praça da Sé, Gerson* se sente em paz e proseia sem ninguém intervir, onde Flávia* pode parar por alguns momentos, acessar a rede gratuita de internet e sem ser incomodada, acompanhar seus perfis em redes sociais. É a praça que exhibe arte pública, a que é ligação e extensão da Praça da Sé.

Resta, por fim, indicar o que estudar os usos da Estação Sé do Metrô de São Paulo por meio da chave analítica dos espaços concebido, percebido e vivido de

Lefebvre permite avançar na discussão sobre usos de infraestruturas de mobilidade urbana, em particular, estações de metrô.

Após ter identificado, por meio da revisão bibliográfica o incômodo comum entre os usos que as empresas gestoras dos sistemas metroviários imaginam ou desejam que usuários façam das estações, e usos que passageiros e outros frequentadores fazem das mesmas, esta dissertação espera contribuir para uma forma de se discernir essas duas perspectivas sobre os usos de tais lugares. Em especial, o estudo da estação concebida e o desdobramento aqui proposto em torno das representações de usos do espaço concebido, sugere que todo espaço concebido carrega concepções acerca de seus usos.

É nesse sentido que espero haver neste estudo contribuições não só em relação aos usos da estação Sé, mas em relação ao entendimento de como o espaço dessa estação é produzido e reproduzido. Ter enfrentado conjuntamente, em termos analíticos, os três elementos da tríade espacial de Lefebvre, me permitiu perceber de forma contundente o caráter social da *produção* do espaço, mas também da *reprodução* do espaço. Isso se evidencia, por exemplo, nas falas dos funcionários da estação, que, tendo sido analisadas no capítulo sobre os usos vivido devido ao fato de assim como passageiros e não-passageiros também viverem a estação por meio de imagens; eles parecem, na verdade, desfrutar de uma posição singular na produção e reprodução do espaço. Ao mesmo tempo que vivem a estação simbolicamente, eles (re)produzem representações da estação concebida. Isso ocorre também com agentes de segurança, que atuam junto a passageiros e não-passageiros para a manutenção de uma certa conduta e comportamento corporal na estação, ou para inibir práticas proibidas pelo RTTS, como o comércio ambulante. Outros funcionários, como os agentes da estação, responsáveis pela movimentação nas catracas e pela SSO, reproduzem as representações de usos da estação concebida emitindo avisos sonoros na estação.

A estação Sé depois do trabalho de campo

Em meados de julho de 2019, após a conclusão do trabalho de campo, pude observar sensível diferença na exibição de anúncios publicitários em relação ao que havia observado entre dezembro de 2017 e março de 2018. Tais anúncios integram desde então – por referência ao momento temporal em que escrevo estas linhas -

painéis digitais nas proximidades das plataformas de embarque e desembarque de ambas as linhas, além de um grande painel digital no átrio da claraboia, e que se estende contiguamente ao elevador pelos pavimentos do mezanino, da Linha Vermelha e da Linha Azul. Boa parte dos pilares do pavimento da Linha Vermelha, principalmente na área de desembarque, também se encontram agora envolvidos em anúncios publicitários que, por vezes, são do mesmo anunciante que envelopa composições do metrô.

Essas circunstâncias visuais, a meu ver, representam uma quebra abrupta em relação ao ambiente predominantemente cinza descrito no terceiro capítulo. Se em um momento identifiquei a estação Sé como lugar de refúgio e abrigo, ela também o é para toda a propaganda que, conforme apontado no Capítulo 3, desde a promulgação da Lei “Cidade Limpa” não pode ser veiculada em vias e edificações públicas. Sob o forte argumento de obter receitas não advindas exclusivamente do pagamento das tarifas das passagens, isto é, das receitas não-tarifárias, a estação acabou assim descaracterizada arquitetonicamente e poluída visualmente.



Figura 38: Banco “de praça” da estação Sé gradeado.
Cristiana Martin (10.05.2019).

No dia 3 de maio de 2019 a estação Sé amanheceu desprovida da região do banco do mezanino, sem a região dos bloqueios e do banco do P4. Foram ali

instaladas grades impedindo qualquer pessoa, passageiro ou não-passageiro de se sentar no banco. As figuras 38 e 39 mostram o lugar de instalação das grades:

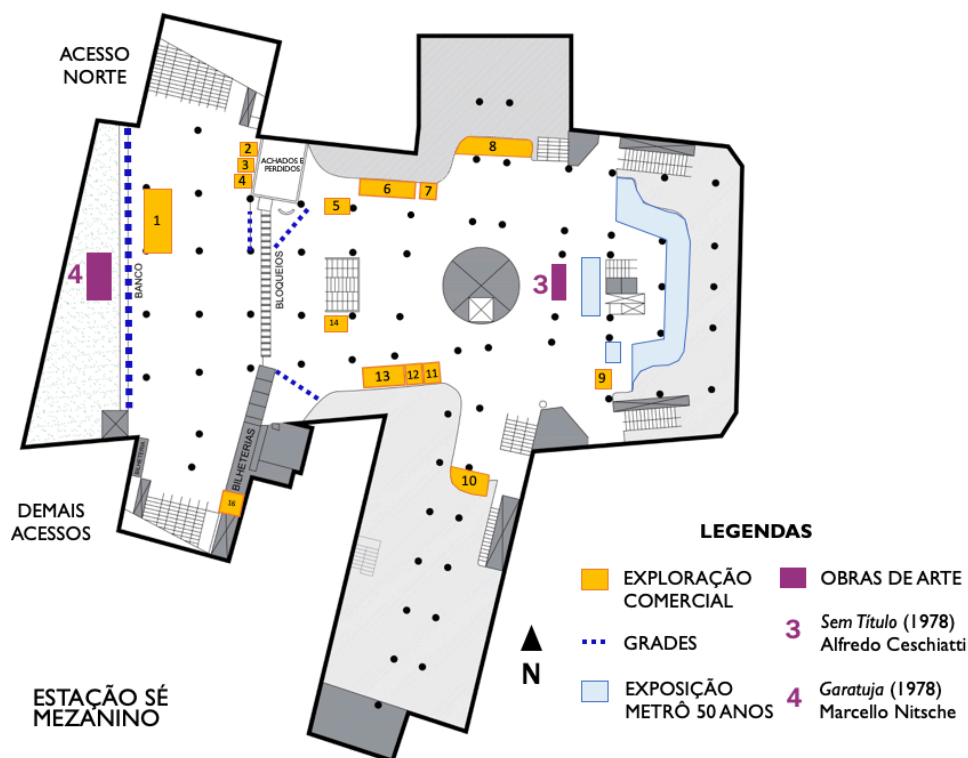


Figura 39: Disposição de grades no mezanino (maio/2019)
© Cristiana Martin e Luciana Kliemann (2019)

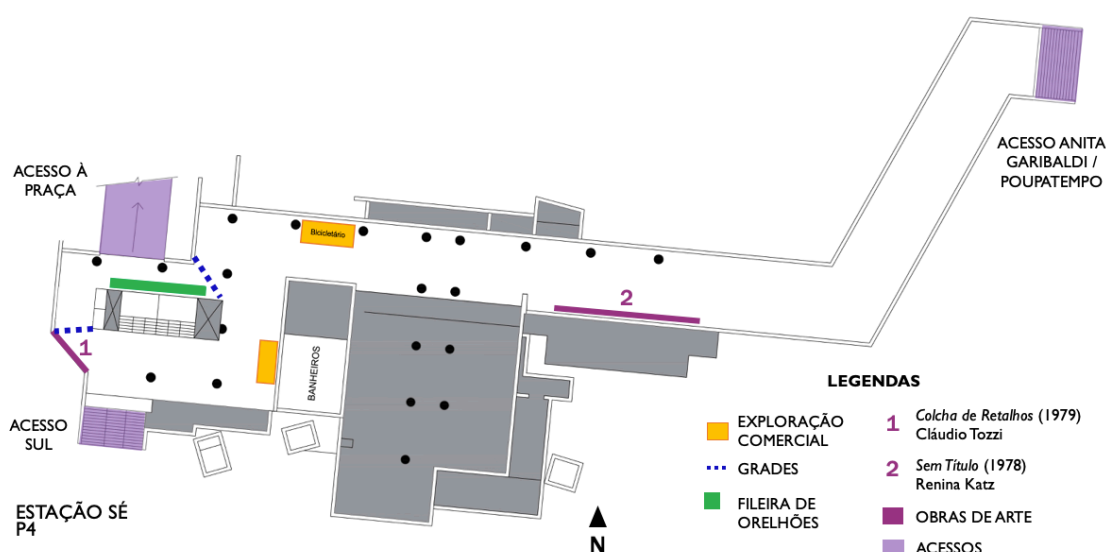


Figura 40: Disposição de grades no P4 (maio/2019)
© Cristiana Martin e Luciana Kliemann

A razão teria sido uma briga em 26 de abril de 2019 no interior da estação, especificamente na área não paga do mezanino, entre homens identificados pelos agentes de segurança da estação como “moradores de rua” (G1, 2019).

A fim de melhor compreender a instalação das grades no banco do mezanino, solicitei à Companhia do Metropolitano de São Paulo, em 29 de agosto de 2019, por meio da plataforma *online* do Serviço de Informação ao Cidadão, os seguintes esclarecimentos: a) a data precisa da inserção das grades; b) se algum evento motivou essa ação; c) ao inserir tais grades, o que se esperava que aconteceria ou deixasse de acontecer no referido local; d) se haveria previsão da remoção das grades. E obtive a seguinte resposta, por e-mail, em 20 de setembro de 2019:

a) O isolamento provisório com grades no mezanino de PSE teve início em 03/05/19;

b) Há tempos a estação Sé registra a presença de pessoas em situação de rua, desocupados e dependentes químicos em suas dependências, sendo que ultimamente, houve um aumento expressivo no número de indivíduos nestas condições devido a crise econômica e principalmente em razão das ações promovidas na região da Nova Luz (Cracolândia), comprometendo sensivelmente a imagem do Metrô e a segurança dos passageiros, uma vez que esses indivíduos permaneciam *deitados nos bancos, consumindo bebida alcoólica, praticando mendicância, ingressavam no jardim para fazer as suas necessidades fisiológicas etc.* e mesmo com abordagens constantes, como se trata de área livre, tão logo eram retirados, retornavam para o local e *continuavam promovendo as mesmas ações.* No dia 26/04/19, um grupo de indivíduos alterados provocaram (sic) um tumulto na estação Sé, produziram diversos danos e feriram 06 agentes de segurança, conforme boletim de ocorrência 1009/2019, registrado na DELPOM;

c) O isolamento do local tornou o ambiente livre dos *problemas* citados, melhorou a imagem da estação e a sensação de segurança;

d) Foi solicitado o incremento da instalação de barreira fixa no local para viabilizar a retirada das grades móveis. Tal solicitação está sob análise.

(E-mail recebido em 20.09.19 — grifos meus)

A resposta do Metrô de São Paulo sugere que a empresa identifica no banco do mezanino usos semelhantes aos identificadas por mim neste trabalho, mas ignora inteiramente outros usos característicos de um lugar que atrai uma excepcional heterogeneidade de público, permitindo que a concepção arquitetônica da interligação e extensão da praça se expresse em usos percebidos e vividos por não-passageiros.

Com a inserção das grades, foram-se embora diversas praças. Em especial a Garatuja, que desfrutou de tanta companhia e testemunhou tantos encontros, é encontrada atualmente “(s)ozinh(a), como os bancos de uma praça” (BOMFIM, [1946] 1962, p. 1).

ACERVOS

Biblioteca “Neli Siqueira” do Metrô de São Paulo

- Revistas especializadas
- Coleção “Memória Técnica”

Centro de Memória do Metrô de São Paulo

- Iconografia (imagem da abertura trapezoidal no mezanino da estação)

FONTES**REVISTA ENGENHARIA**

ASSESSORIA DE IMPRENSA DO METRÔ DE SÃO PAULO. "Os Grandes Momentos do Metrô de São Paulo". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 449, pp. 31-33, 1984.

ALOUCHE, Peter Ludwig; NETO, Armindo J. Fernandes. "Comparação do Desempenho de Metrôs do Mundo". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 536, pp. 42-47, 1999.

BASTOS, José Luiz. "Segurança Pública no Metrô". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 536, pp. 64-65, 1999.

BORGES, Christina Maria de Marchiori. "O Metrô e o Usuário". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 449, pp. 54-56, 1984.

CHASSOT, Carlos Alcir. "Como Preparamos a População de São Paulo para a Chegada do Metrô". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 626, pp. 90-94, 2015.

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA DA CMSP. "Metrô de São Paulo: Cronologia de uma História". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 494, pp. 8-11, 1993.

GONÇALVES, Luis Sérgio. "Ação Cultural no Metrô". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 494, pp. 96-97, 1993.

GUEDES, Cecilia Elena Fuentes. "Quem são os Usuários do Metrô Hoje?". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 536, pp. 66-69, 1999.

GUEDES, Cecilia Elena Fuentes; HIROI, Emília. "Os Usuários no Futuro". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 564, pp. 113-116, 2004.

ISHIGAMI, Sadamu; ERBOLATO, Flávio; SAWADA, Katumi. "Arquitetura no Metrô-SP: Evolução Constante". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 494, pp. 49-52, 1993.

MACHADO, Luís Sérgio Marcondes. "O Usuário: Seu papel na Operação Metroviária". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 529, pp. 148-151, 1998.

MORENO, Fernando Olivi; BRAGA, Mônica. "O Uso das Informações do Cliente para Orientar o Comportamento Cidadão". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 607, pp. 183-184, 2011.

RIBEIRO, Ana Paula T. Ribeiro; GUEDES, Cecilia Elena Fuentes; CYPRIANI, Ivani Vicentini D. "Campanhas Operacionais de Informação ao Usuário: Uma Marca Distintiva do Metrô". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 529, pp. 62-66, 1998.

THODOZIO, Sandra. "Ação Cultural: Arte no Metrô". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 607, pp. 185-187, 2011.

TURBUK, David. "Metrô-SP: Uma Preocupação Permanente com a Segurança". *Revista Engenharia*, São Paulo, n. 494, pp. 33-34, 1993.

REVISTA PROJETO

FERNANDES, Sergio. "O Domínio de uma Tecnologia". *Revista Projeto*, São Paulo, n. 116, pp. 112-129, 1988.

OLIVEIRA, Nildo Carlos de. "A Cidade e a Arquitetura em Vinte Anos de Metrô". *Revista Projeto*, São Paulo, n. 116, 1988. pp. 109-137

PUBLICAÇÕES VARIADAS DO METRÔ

SÃO PAULO-METRÔ. *Estudo Técnico: Pré-Projeto de Engenharia*. São Paulo: Metrô, 1968.

SÃO PAULO-METRÔ. *Metrô de São Paulo: Norte-Sul*. São Paulo: Metrô, 197?.

SÃO PAULO-METRÔ. *Regulamentação do Corpo de Segurança*. São Paulo: Metrô, 1974.

SÃO PAULO-METRÔ. Regulamento de Transportes, Tráfego e Segurança da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô. São Paulo: Metrô, 1978a. 23 p.

SÃO PAULO-METRÔ. Sé. São Paulo: Metrô, 1978b.

SÃO PAULO-METRÔ. *15 Anos da Companhia do Metropolitano de São Paulo 1983*. São Paulo: Metrô, 1983a.

SÃO PAULO-METRÔ. "O Corpo de Segurança do Metrô de São Paulo". *III Seminário de Segurança nos Transportes Coletivos*. São Paulo: Metrô, 1983b. 21 p.

SÃO PAULO-METRÔ. *Relatório à Presidência – Corpo de Segurança da Companhia do Metropolitano de São Paulo*. 20p. 1983c.

SÃO PAULO-METRÔ. *Implicações da Atuação Regulamentada do Comércio Ambulante nos Terminais Urbanos do Metrô*. São Paulo: Metrô, 1985a. 11p.

SÃO PAULO-METRÔ. *A Retirada dos Vendedores Ambulantes do Metrô: Uma Avaliação Segundo o Usuário de Terminal Urbano*. São Paulo: Metrô, 1985b. 21 p.

SÃO PAULO-METRÔ. Ata de Reunião: *Acidentes em Escadas Rolantes e Portas de Trem*. 1986. 31p.

SÃO PAULO-METRÔ. *O Metrô de São Paulo 1987 - 1991: Tecnologia e Humanização*. São Paulo: Metrô, 1991.

SÃO PAULO-METRÔ. *Arte no Metrô*. São Paulo: Alter Market, 1994.

SÃO PAULO-METRÔ. Sé: *Estação Modelo*. São Paulo: Metrô, 2000. 12p.

SÃO PAULO-METRÔ. *Imagem da Segurança Operacional do Metrô de São Paulo*. São Paulo: Metrô, 2007. 7p.

SÃO PAULO-METRÔ. *Comportamento dos usuários no metrô de São Paulo*. São Paulo: Metrô, 2009. 18p.

SÃO PAULO-METRÔ. *A Arquitetura das Estações de Metrô de São Paulo: Considerações sobre a Evolução do Processo de Projeto*. São Paulo: Metrô, 2016. 31 p.

SÃO PAULO-METRÔ. *Relatório Integrado 2018*. São Paulo: Metrô, 2018. 166 p.

SÃO PAULO-METRÔ. *A História do Transporte que Move São Paulo*. São Paulo: BB Editora, 2018.

SÃO PAULO-METRÔ. *Definição dos Atributos Relacionados ao Serviço de Transporte*. Sem data

OUTRAS FONTES

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (Brasília). **Transporte metroferroviário de passageiros**. Brasília, 2016. 146 p. Disponível em: [http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/2016%20CNT%20Pesquisa%20Metroferrovi%C3%A1ria%20\(web\).pdf](http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/2016%20CNT%20Pesquisa%20Metroferrovi%C3%A1ria%20(web).pdf). Acesso em: 22 abr. 2020.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALPI, Fred. *Cinq ans de métro*. Paris: Éditions Libertalia, 2018.

AMAR, Georges. "Lieu-Mouvement, les enjeux de la station". Paris: RATP, Unité Prospective, no. 46, 1989.

ARAÚJO, Ane Shyrlei. *Leitura de Usos no Transporte Metroviário : Estação Sé*. Tese de Doutorado. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, 1987.

AUGÉ, Marc. *Não Lugares*. São Paulo : Papyrus Editora, 2005 [1992].

BANASZUK, Jacques; FOUCAULT, Marie-Hélène. "Propos d'utilisateur". *Les annales de la recherche urbaine*, n. 5, pp. 191-195, 1979.

BARBARA, Vanessa. *O Livro Amarelo do Terminal*. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

BARTALINI, Vladimir. *Praças do Metrô: Enredo, Produção, Cenário, Atores*. Dissertação de Mestrado. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, 1988.

BARTALINI, Vladimir. "Espaços Livres Públicos - O Caso das Praças do Metrô de São Paulo". *Revista de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP*, São Paulo, v. 1, n. 1, pp. 11-22, 1990.

BEAUD, Stéphane; WEBER, Florence. *Guia para a Pesquisa de Campo: Produzir e Analisar Dados Etnográficos*. Trad.: Sérgio Joaquim de Almeida. Rev.: Henrique Caetano Nardi. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 2014 [2010].

BISORDI, Gisela. "A nova praça, os prós e contras". *Folha de S. Paulo*, Local, 17 Fev.1978, p. 13, 1978.

BONNET, Michel. "Le temps dans le métro. Du plein ou du vide?". *Les annales de la recherche urbaine*, n. 5, pp. 171-190, 1979.

BORGES, Christina Maria de Marchiori. *Viajantes na Cidade: A Aventura dos Usuários de Transportes Públicos em São Paulo*. São Paulo: Annablume; ANTP, 2016.

BOYLE, Bernard M. "Brutalism". SENNOT, Stephen. *Encyclopedia of 20th century Architecture*. Vol. 1 (A-F). New York: Fitzroy Dearborn 2004.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 04 jan. 2012.

CAIAFA, Janice. “Solidão Povoada: Viagens Silenciosas no Metrô do Rio de Janeiro”. *Revista Contemporânea*, v. 4, n. 2, pp. 45-64, 2006.

CAIAFA, Janice. “Uso e Consumo no Metrô do Rio de Janeiro”. *Revista FAMECOS*, Porto Alegre, n. 35, pp. 107-113, 2008a.

CAIAFA, Janice. “Tecnologia e Sociabilidade no Metrô”. *Revista Compós*, v. 11, n. 1, pp. 1-15, 2008b.

CAIAFA, Janice. “Espaço, Comunicação e Consumo no Metrô do Rio de Janeiro”. *Contracampo – Revista do Programa de Pós-Graduação em Comunicação – Universidade Federal Fluminense*, n. 20, pp. 17-32. Niterói, 2009.

CAIAFA, Janice. “Humanos e Máquinas no Metrô”. *Galáxia*, n. 21, pp. 41-53, 2011.

CAIAFA, Janice. “Automação e Agência Humana na Linha 4-Amarela no Metrô de São Paulo”. *Galáxia*, n. 29, pp. 83-95, 2015.

CAIAFA, Janice. “Automação, Comunicação e Vigilância no Metrô de São Paulo”. *Galáxia*, n. 36, pp. 159-171, 2017.

CAMARGO, Denise. “Silêncios no Labirinto”. In: MEDINA, Cremilda. (org.). *Cotidianos do Metrô*. São Paulo: ECA-USP, v. São Paulo Perfil; 22, 1999.

CHESNAIS, Michel; REICHMAN, Shalom. Colloque “Transports et Société”. *Espace géographique*, tomo 8, n. 1, p. 41, 1979.

COSTES, Laurence. “Les petits commerçants du métro parisien”. *Révue européenne des migrations internationales*, v. 4, n. 3, pp. 57-71, 1988.

DAMON, Julien. “La gare des sans-abri. Un miroir de la question sociale”. *Les annales de la recherche urbaine*, n. 71, pp. 120-126, 1996.

DANON, Diana Dorothea; FRAGELLI, Marcello. *O Metrô de São Paulo*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Companhia do Metropolitano de São Paulo, 1975.

DÉDALE. Le temps des gares: une exposition exceptionnelle vient à Lausanne. *Ingénieurs et architectes suisses*, Lausanne, 1981. Disponível em: <<https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=bts-003:1981:107::82>>. Acesso em 03.06.2018

DÉTHIER, Jean. *Le temps des gares*. Paris: Centre Georges Pompidou, 1978.

DURKHEIM, Émile. *Da Divisão do Trabalho Social*. 4a. ed. Trad.: Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 2010 [1893].

EXTENSÃO. Dicionário online Aulete Digital, 20 out 2019. Disponível em <www.aulete.com.br/extensao> Acesso em 20 out 2019.

FISCHER, Lígia Catarina. *A Implementação de Comércio e Serviços em Estações de Transporte de Alta Capacidade. Um Estudo Sobre a Adequação de Estações Metroviárias à Luz dos Resultados da Avaliação Pós-Ocupação*. Dissertação de Mestrado. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, 2013.

- FRAGELLI, Marcello Accioly. *Quarenta Anos de Prancheta*. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2010.
- FREHSE, Fraya. *O Tempo das Ruas na São Paulo de Fins do Império*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.
- FREHSE, Fraya. "Erving Goffman, Sociólogo do Espaço". *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, v. 23, n. 68, pp. 155-200, 2008.
- FREHSE, Fraya. "O 'Uso do espaço' lefebvriano nos lugares públicos do centro da São Paulo contemporânea". In: FREHSE, Fraya. *Da cidade ao corpo e vice-versa: Tempos e espaços (Um percurso)*. Tese de Livre-Docência – Universidade de São Paulo, pp. 61-81, 2017 [2008b].
- FREHSE, Fraya. "Usos da rua". In: FREHSE, Fraya. *Da cidade ao corpo e vice-versa: Tempos e espaços (Um percurso)*. Tese de Livre-Docência – Universidade de São Paulo, pp. 151-168, 2017 [2009].
- FREHSE, Fraya. "A rua no Brasil em questão (etnográfica)". In: FREHSE, Fraya. *Da cidade ao corpo e vice-versa: Tempos e espaços (Um percurso)*. Tese de Livre-Docência – Universidade de São Paulo, pp. 305-333, 2017 [2013a].
- FREHSE, Fraya. "Os tempos (diferentes) do uso das praças da Sé em Lisboa e São Paulo". In: FREHSE, Fraya. *Da cidade ao corpo e vice-versa: Tempos e espaços (Um percurso)*. Tese de Livre-Docência – Universidade de São Paulo, pp. 209-249, 2017 [2013b].
- FREHSE, Fraya. "Da Desigualdade Social nos Espaços Públicos Centrais Brasileiros". *Revista Sociologia Antropologia*, Rio de Janeiro, v.06.01, pp. 129-158, 2016.
- FREHSE, Fraya. "Espaço relacional através do tempo historicamente relacional – nos corpos dos pedestres de São Paulo". In: FREHSE, Fraya. *Da cidade ao corpo e vice-versa: Tempos e espaços (Um percurso)*. Tese de Livre-Docência – Universidade de São Paulo, pp. 364-392, 2017.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca; TELLES, Vera da Silva; ALLIS, Thiago. "Por uma teoria social *on the move*". *Tempo Social*, [s.l.], v. 30, n. 2, p. 1-16, 28 jul. 2018. Universidade de São Paulo, Agência USP de Gestão da Informação Acadêmica (AGUIA). <http://dx.doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142654>
- FREITAS, Marcello Glycério. "Arte nos Subterrâneos do Metrô de São Paulo". In: SÃO PAULO-METRÔ. *Arte no Metrô*. São Paulo: Alter Market, pp. 9-13, 1994.
- GEERTZ, Clifford. *The Interpretation of Cultures: Selected Essays*. New York: Basic Books, Inc, Publishers, 1973.
- GOFFMAN, Erving. *The Presentation of Self in Everyday Life*. Edinburgh: University of Edinburgh, 1956.
- GOFFMAN, Erving. *Behavior in Public Places*. New York: The Free Press, 1963.
- GUEDES, Cecília Elena Fuentes; PINHEIRO, Márcia Barone. Comportamento de Massa em Sistemas Metroviários: Diretrizes para Prevenção e Controle. *Revista dos Transportes Públicos — ANTP*. Ano 12, n. 48, pp. 23-29, 1990.
- GUEDES, Cecília Elena Fuentes. *A Multidão e a Aglomeração Urbanas: Um Estudo Psicossocial no Metrô de São Paulo*. Dissertação de Mestrado. São Paulo, Instituto de Psicologia – Universidade de São Paulo, 1992.

HAMPTOM, Keith; GUPTA, Neeti. “Community and Social Interaction in the Wireless City: Wi-Fi Use in Public and Semi-Public Spaces”. *New Media & Society*, v. 10, n. 3, pp. 831-850, 2008.

HANNAM, Kevin; SHELLER, Mimi; URRY, John. “Editorial: mobilities, immobilities and moorings”. *Mobilities*, [s.l.], v. 1, n. 1, p. 1-22, mar. 2006. Informa UK Limited. <http://dx.doi.org/10.1080/17450100500489189>.

HATANAKA, Conceição Midori. *Arte no Metrô – A Obra de Arte no Espaço Público do Metrô de São Paulo*. Dissertação de Mestrado — Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade São Judas Tadeu, 2009.

HATANAKA, Conceição Midori. *Percepções em Arquitetura e Arte e o Imaginário Cotidiano do Uso das Estações de Metrô de São Paulo*. São Paulo: Universidade São Judas Tadeu, 2009.

HERINGER, Max Herbert. *Praças da Sé*. Trabalho de Conclusão de Curso. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, 2013.

INTERLIGAR. Dicionário online Aulete Digital, 20 out 2019. Disponível em < <http://www.aulete.com.br/interligar>> Acesso em 20 out 2019.

JOSEPH, Isaac. “Les compétences de rassemblement: une ethnographie des lieux publics”. *Enquête*, Paris, n. 4, p. 107-122, 1996.

KUSCHNIR, Karina. “Ensinando Antropólogos a Desenhar: Uma Experiência Didática e de Pesquisa”. *Cadernos de Arte e Antropologia*, v.5, n. 2, pp. 23-46, 2014.

LEFEBVRE, Henri. *La Production de l'Espace*. 4ª. ed. Paris: Anthropos, 2000 [1974].

MARTINS, José de Souza. *A Sociabilidade do Homem Simples*. 3ª ed. São Paulo: Contexto, 2017 [2008].

MAYET, Pierre. “Les planificateurs entre le savoir garanti et la machine critique. Introduction au Colloque de Montpeiller”. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n. 4, pp. 5-12, 1979.

MEDINA, Cremilda (org.). *Cotidianos do Metrô. São Paulo de Perfil nº22*. São Paulo: Escola de Comunicação e Artes – Universidade de São Paulo, 1999.

METRÔ CPTM: Mapa do Transporte Metropolitano em São Paulo. Mapa do Transporte Metropolitano em São Paulo. 2018. Disponível em: <https://www.metrocptm.com.br/veja-o-mapa-de-estacoes-do-metro-e-cptm/mapa-da-rede-metro-2018/>. Acesso em 24 jan. 2018.

MOBILITIES JOURNAL (org.). Aims and scope. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/action/journalInformation?show=aimsScope&journalCode=rmob20>. Acesso em: 10 nov. 2019

PINHEIRO, Márcia Barone. “Mapeamento da pesquisa social em transporte: a caminho da multidisciplinaridade de enfoques”. *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*. Ano 16, pp. 93-106, 1994.

PINHEIRO, Márcia Barone. *Vivência de Modernidade no Urbano: O Metrô de São Paulo, Representações e Apropriações pelo Usuário*. Dissertação de Mestrado. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, 1992.

PORTAL G1. “Confusão entre moradores de rua e seguranças do Metrô deixa dois feridos na estação Sé”. Portal G1, São Paulo, 26 Abr 2019 Disponível em :

<<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/04/26/confusao-entre-moradores-de-rua-e-segurancas-do-metro-deixa-dois-feridos-na-estacao-se.ghtml>> Acesso em 10 Mai 2019.

PUMAIN, Denise. "Métropolisation". In: PUMAIN, Denise; PAQUOT, Thierry; KLEINSCHMAGER, Richard. *Dictionnaire La ville et l'urbain*. Paris: Anthropos-Economica, 2006, pp. 184-185.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. "O pesquisador, o problema da pesquisa, a escolha de técnicas: algumas reflexões". In: LANG, Alice Beatriz da S. G. (org). *Reflexões sobre a Pesquisa Sociológica*. São Paulo : CERU, 1992, pp.13-29.

RAYMOND, Henri ; GOTMAN, Anne. "Le Transport en Commun. Une Problématique de la Vie Quotidienne". *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n. 14, pp. 3-27, 1982.

RESK, Felipe. "Tomadas do Metrô 'salvam' celulares". *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 17 Abril 2016. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,tomadas-do-metro-salvam-celulares,10000026456>> Acesso em: 15 Fev. 2019

RETTIE, Ruth. "Mobile Phone Communication: Extending Goffman to Mediated Interaction". *Sociology*, v.43, n. 3, pp. 421-438, 2009.

RICHARDS, Jeffrey ; MACKENZIE, John. *The Railway Station: a social history*. Oxford: Oxford University Press, 1986.

SACRAMENTO, Enock. *Arte no Metrô*. São Paulo: Metrô, 2012.

SANTOS, Ricardo Gomides. *Obras de Arte no Metrô de São Paulo: Um Estudo junto os seus Usuários*. Dissertação de Mestrado - Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo, 2006.

SANDER, Agnès. "Des lieux-mouvements bien singuliers". *Les annales de la recherche urbaine*, n. 71, pp. 45-53, 1996.

SANDERVILLE JR., Euler. "As Estações de Metrô de São Paulo: Paisagem e Espaço Público". In: VASCONCELOS, Juliano Caldas de; BALEM, Thiago (orgs.). *Bloco (12): O Partido Arquitetônico e a Cidade*. 1ªed. Novo Hamburgo: Feevale, pp. 82-99, 2016.

SANDRIN, Ewely Branco. "Os Significados da Arte nas Estações de Metrô de São Paulo". *Revista Cultura e Extensão USP*, v. 19, pp. 75-89, 2018.

SÃO PAULO (Município). Lei nº 14.223, de 26 de setembro de 2006. Dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do município de São Paulo. *Diário Oficial do Município de São Paulo*, v. 51, n. 183, 27 de setembro de 2016, p. 1, 2016.

SÃO PAULO-METRÔ. Metrô Assina contrato para exploração publicitária de 52 de suas 61 estação. 11 Ago 2017. Disponível em <<http://www.metro.sp.gov.br/noticias/11-08-2017-metro-assina-contrato-para-exploracao-publicitaria-de-52-de-suas-61-estacoes.fss>> Acesso em: 03 Nov 2019.

SERVICE DE PRESSE DU CCI. *Présentation "Le temps de gares"*. Paris: Centre Georges Pompidou, 1978. Disponível em: <https://www.centrepompidou.fr/cpv/ressource.action?param.id=FR_R-96dbd3457f47e88d6ef2cf24a71dcacf¶m.idSource=FR_E-5c96c8273c69ba7ecffba725398a1db>. Acesso em 03 Jun 2018.

SHELLER, Mimi; URRY, John. "The New Mobilities Paradigm". *Environment And Planning A: Economy and Space*, [s.l.], v. 38, n. 2, p. 207-226, fev. 2006. SAGE Publications. <http://dx.doi.org/10.1068/a37268>.

TERAZAKI, Márcia Yoko. *Arquitetura e Infraestrutura Urbana: A Linha Norte-Sul e a Estação Ponte Pequena do Metrô de São Paulo*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, 2011.

UM SEGUNDO marco na cidade de São Paulo. *Metrô Mix*, São Paulo, v. 3, n. 20, p. 6-7, 2003.

WIKIPEDIA. "List of Metro Systems". *Wikipedia*, 2019. Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_metro_systems>. Acesso em: 01 Nov 2019.

ZALUAR, Alba. *A Máquina e a Revolta: Organizações Populares e o Significado da Pobreza*. São Paulo: Brasiliense, 2000.

WI-FI LIVRE SP. Programa. Sem data. Disponível em: <<https://www.wifilivre.sp.gov.br/programa.html>> Acesso em 03 Nov 2019.

ANEXOS

ANEXO 1 – Obras de arte na estação Sé

“Sem Título”, Alfredo Ceschiatti (1978)
(SACRAMENTO, 2012, p. 22)



“Sem Título”, Renina Katz (1978)
(SÃO PAULO-METRÔ, 1994, p. 49)



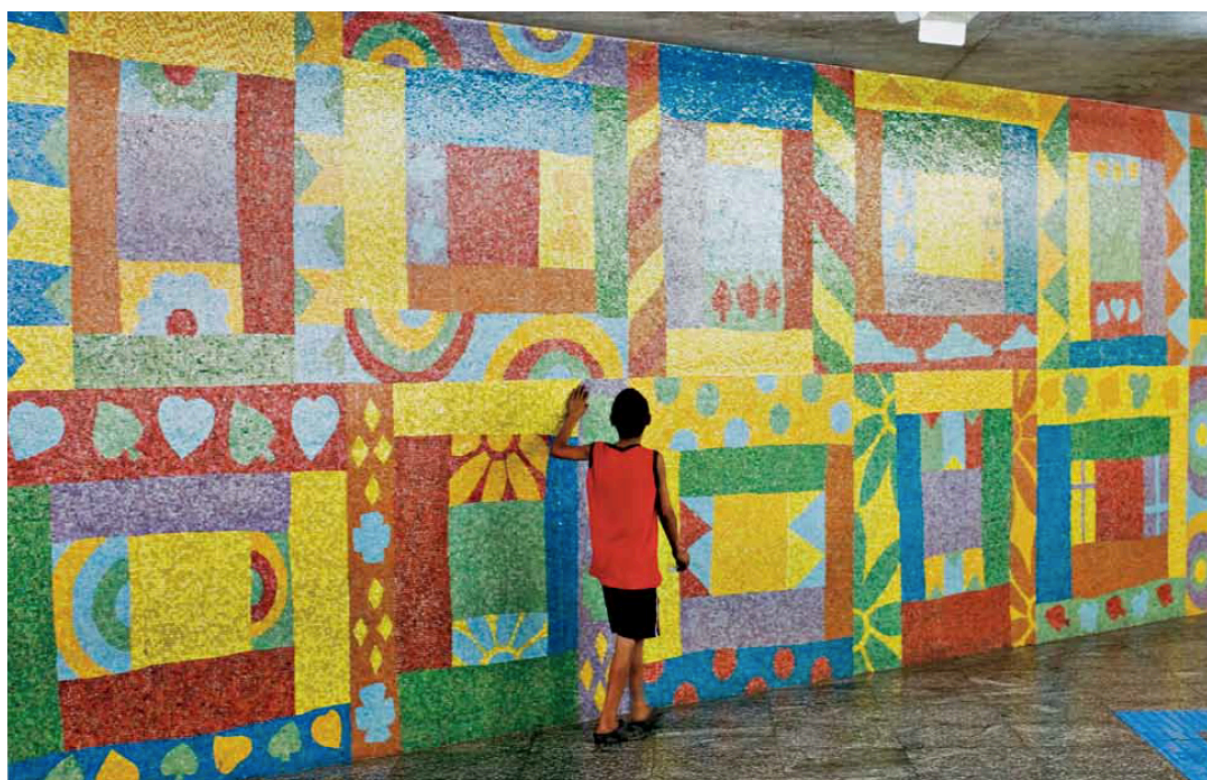
“Fiesta”, Waldemar Zaidler (1986)
(SÃO PAULO-METRÔ, 1994, p. 50)



“Como sempre esteve, o amanhã estará em nossas mãos”, Mário Gruber (1987)
(SÃO PAULO-METRÔ, 1994, p. 48)



“Garatuja”, Marcello Nitsche (1978)
(SACRAMENTO, 2012, p. 122)



“Colcha de Retalhos”, Cláudio Tozzi (1979)
(SACRAMENTO, 2012, p. 50)

ANEXO 2 – Legenda da figura 20

Legenda	Correspondência
AC	Painel Acesso Clássico Curvo
AP	Painel Acesso Clássico Plano
AS	Painel Acesso Super
ATM	Máquinas de Recarga de Bilhete
BU	Cabine de Recarga de Bilhete Único
EC	Estande comercial
EP	Estande promocional
ER	Escada Rolante
Espaço cultural	Espaço cultural
Espaço institucional	Espaço institucional
EVBA	Máquinas de Recarga de Bilhete
GCM	Painéis Super Marketing
Lojas	Lojas
MCO	Adesivos Colunas Mezanino
MDP	Máquina dispensadora de produto
MHB	Painel Mezanino Hiper Black Light
MLC	Painel Mezanino Livre Clássico Curvo
MLL	Painel Mezanino Livre Luminoso
MLP	Painel Mezanino Livre Clássico Plano
MLS	Painel Mezanino Livre Super
MPA	Adesivos Mezanino
MPC	Painel Mezanino Pago Clássico Curvo
MPL	Painel Mezanino Pago Luminoso
MPP	Painel Mezanino Clássico Plano
MPS	Painel Mezanino Pago Super
PC	Painel Plataforma Clássico Curvo
PCO	Adesivos Colunas Plataforma
PDF	Painel Platatofma Dupla Face
PER	Painel Escada Rolante
PHB	Painel Plataforma Hiper Black Light
PP	Painel Plataforma Clássico Plano
PPA	Adesivos Plataforma
PS	Painel Plataforma Super

PSB	Painel Super Black Light
QQ	Quiosque